

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 20 (45)

7 października 2003 r.

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

ISSN 1730-6388

Londyn

Z życia londyńskiego metra

Opóźnienia i wstrzymania kursowania w metrze londyńskim nie należą do rzadkości. Codziennie z tych samych powodów pasażerowie napotykać niedogodności w podróżowaniu do domu czy pracy. Do głównych przyczyn zmian w kursowaniu pociągów można zaliczyć kłopoty z sygnalizacją, zagrożenia pożarem, bagaże pozostawione bez opieki, omdlenia, awarie składów metra, zamykane stacje z popsutymi windami. Z pewnością wiek systemu odgrywa dużą rolę w codziennych trudnościach i ciągłych awariach. Wszak trzeba pamiętać, że metro londyńskie jest trudne i skomplikowane w obsłudze – liczy sobie 12 linii z wieloma odgałęzieniami. W godzinach szczytu jednodominutowa częstotliwość na niektórych liniach bywa niewystarczająca. Metro kieruje się nie tylko względami finansowymi – liczne kłopoty operacyjne na niektórych liniach nie pozwalają na jeszcze częstsze kursowanie pociągów.

Linie metra są bardzo rozległe – ciągną się przez całą metropolię. Wydawałoby się, że jedna linia winna mieć dwie stacje końcowe. Nic bardziej błędnego! Aby zapewnić w miarę przyzwoitą częstotliwość w centrum i żeby pociągi nie woziły powietrza na skrajnych odcinkach, wiele z nich zawracanych jest na wcześniejszych stacjach. Tak więc jedna prosta linia bez odgałęzień może mieć kilka stacji końcowych. Włączanie poszczególnych pociągów do ruchu wymaga sprawnej sygnalizacji. Zarazem taka, a nie inna organizacja ruchu sprawia, że awarie sygnalizacji są bardzo powszechne. Najczęściej w wyniku takiej usterki wstrzymywany jest ruch pociągów lub też pociągi jeżdżą opóźnione. W tym miejscu należy wytłumaczyć, co znaczy pojęcie „opóźnienia”. Nie jest to tylko wydłużony czas oczekiwania na pociąg, ale też wydłużony czas jazdy pociągu. W niektórych przypadkach pociągi wleka się pomiędzy stacjami, często stając, przez co podróż z jednej stacji do drugiej, zwykle pokonywana w dwie minuty, wydłuża się do kilkunastu.

Wiek sieci metra przejawia się również w przestarzałych rozwiązaniach wentylacji stacji i tuneli. Dla przykładu, w Warszawie stosowany jest system nawiewowo-wywiewny rewersyjny, który umożliwia dostosowanie wymiany powietrza zgodnie z panującymi warunkami zewnętrznymi. Dzięki temu w metrze w lecie jest chłodno, zaś w zimie ciepło. Z kolei w Londynie niewydolny system wentylacyjny sprawia, że ciepło generowane przez urządzenia wewnętrzne pozostaje w tunelach i stacjach, co

może doprowadzić do przegrzania instalacji i zagrożenia pożarem. Gdy czujniki zanotują znacznie podwyższoną temperaturę, stacja metra zostaje zamknięta, powodując utrudnienia w kursowaniu pociągów na linii. Dodatkowo wysoka temperatura zewnętrzna powoduje, że jedna stacja może być zamykana kilka razy dziennie.

Nie należy tutaj się dziwić z przewrażliwienia Anglików. Taki sposób działania został wprowadzony po wielkiej tragedii, do której doszło w 1987 roku. Wówczas dozwolone było palenie papierosów na terenie metra, a na stacjach znajdowały się kosze na śmieci. Drewniane wykończenia schodów ruchomych, gromadzące się śmieci w mechanizmie schodów, jak i brak procedur w postępowaniu w przypadku pożaru oraz jeden niedopałek doprowadziły do tego, że na największej stacji metra, King's Cross St. Pancras, zaczęły się palić schody ruchome. Sygnały pasażerów o pożarze zostały zignorowane przez obsługę. Zero procedur postępowania spowodowało, że co raz więcej pasażerów wychodziło na pewną śmierć z ciągle zatrzymujących się na stacji składów metra. Łatwopalne materiały wykończeniowe sprawiły, że ogień rozprzestrzenił się na poziom hali odpraw i kas biletowych. W sumie zginęło 31 osób. W wyniku tego zdarzenia władze metra zrozumiały, że potrzebny jest program naprawczy. Wszyscy pracownicy zostali przeszkoleni, łatwopalne materiały były sukcesywnie zastępowane. Ze stacji usunięto kosze, wprowadzono karę za palenie – wynosi ona 1000 funtów (dla przykładu kara za jazdę bez ważnego biletu wynosi tylko 10 funtów). Teraz każde zgłoszenie o możliwym pożarze jest traktowane poważnie. Również straż pożarna bardziej poczuwa się do swoich obowiązków – co jakiś czas zamykane są stacje na przegląd techniczny wyposażenia przeciwpożarowego. Jak wiadomo, metro jest także potencjalnym celem ataków terrorystycznych. Dlatego też poważnie traktowane są sygnały o pozostawionych bagażach bez opieki. Zamykane są stacje, a czasem nawet odcinki poszczególnych linii.

Ponad połowa linii metra znajduje się nad powierzchnią ziemi. Z tego powodu metro nie jest obojętne na warunki klimatyczne. Wydawałoby się, że klimat w Anglii jest umiarkowany, lecz większe opady śniegu i minusowa temperatura paraliżują totalnie nieprzygotowany system. Zamarzają tory, lód pojawia się na peronach. Również większe opady deszczu są w stanie spowodować utrudnienia w kursowaniu metra. Szczególnie podatne na zalanie są stacje tuż przy Tamizie.

Częste są przypadki samobójstw, czy też po prostu nieszczęśliwych wypadków. Pracownicy metra

przywykli do tego stopnia do przypadków śmierci pod pociągiem, że są już oddzielne statystyki odnośnie pór dnia i stacji najbardziej podatnych na samobójstwa. Jednak, jak nakazują procedury, ruch pociągów musi zostać wyłączony aż do wyjaśnienia okoliczności wypadku.

Stacje metra są zamykane również z powodu wadliwych wind. Na niektórych stacjach windy, oprócz wąskich spiralnych schodów zalecanych do używania tylko w przypadku niebezpieczeństwa, stanowią jedyne wyjście na powierzchnię. Zwykle jedna winda mieści kilkanaście lub kilkadziesiąt osób. Na mniej używanych stacjach wind jest mniej i często awaria jednej czy dwóch wind oznacza konieczność zamknięcia całej stacji. Na większości stacji w centrum zastąpiono windy schodami ruchomymi, jednak wciąż znajdują się stacje z windami koło znanych zabytków, jak Covent Garden, Russel Square czy Regent's Park. W tym roku doszło do poważnej awarii wind na stacji Russel Square – w dwóch utknęło 45 osób. Dopiero po godzinie zdołano je wyciągnąć na powierzchnię.

Do częstych przyczyn zamknięć bądź opóźnień należy też tzw. kontrola tłumy, czyli zbyt duże wypełnienie stacji. W przypadku zbyt dużej ilości pasażerów dane stacje są zamykane. Spowodowane jest to zagrożeniem bezpieczeństwa, jak i opóźnieniami w kursowaniu pozostałych składów. Najczęściej dochodzi do zamknięć stacji w centrum, zaś w weekendy permanentnie zamknięte dla pasażerów wchodzących są stacje Camden Town (przy licznie odwiedzanym sławnym Camden Town Market) oraz Covent Garden (Covent Garden Market).

Częste są awarie poszczególnych składów metra – niektóre, jak te na linii **Victoria**, jeżdżą od końca lat 60. Raz na stacji Piccadilly Circus drzwi przytrzasnęły płaszcz wychodzącej osoby. W związku z przestarzałymi rozwiązaniami technicznymi i niewykryciem blokowania drzwi, pociąg odjechał. Skutki były proste do przewidzenia – skład pociągnął pasażera, który zmarł w wyniku zderzenia ze ścianą. Psują się też oczywiście nowe składy (ostatnio coraz powszechniejsze stały się awarie pociągów z 1992 roku linii **Central**). Powody mogą być błahie – chociażby awarie drzwi. W jednym z poprzednich numerów opisywaliśmy, jak to w styczniu doszło do wykolejenia się składu na linii **Central**. Zdarzają się również długotrwałe zatrzymania w wyniku awarii pociągu w tunelu.

Do rzadszych przypadków utrudnień w kursowaniu należy też niestawienie się pracowników do pracy. Dochodzi to tego najczęściej na linii **Circle** (pociągi kursują co 15 minut, wszystkie stacje pod zarządem innych linii).

W zachodniej części miasta metro przekracza Tamizę po dwóch mostach. Raz zdarzyło się, że zbyt wysoki statek swoim masztem uszkodził most na odnodze linii **District** do Richmond. Ruch pociągów może być wstrzymywany również z bardziej błahych powodów, niżby się to mogło wydawać – raz nastolatek zaalarmował służby linii **Victoria**. Wstrzymano ruch pociągów na 30 minut. Powodem wstrzymania okazała się pozostawiona komórka w składzie linii **Victoria**... Ponadto w lecie, w związku z wysoką temperaturą panującą w metrze (niewydolny system wentylacyjny), często dochodzi do zasłabnięć pasażerów. Wówczas wstrzymywany jest odjazd pociągu, tym bardziej, że najczęściej wciskany jest przycisk „stop”, uniemożliwiający ruszenie pociągu. Ze względów operacyjnych, po wciśnięciu guzika „stop”, pociąg zostanie zatrzymany dopiero na peronie stacyjnym.

Swego czasu **Northern line** była nazywana żałosną linią biedy („the misery line”), a to za sprawą trudności w obsłudze linii (ma bardzo skomplikowaną trasę – pociągi z dwóch oddzielnych odnóg spotykają się na jednej stacji – Camden Town – po niej znów się rozchodzą w dwóch różnych kierunkach w centrum, a potem spotykają się na południu miasta na stacji Kennington i jadą do jednej stacji końcowej). Z tych powodów było trudno zapewnić dobrą częstotliwość kursowania, pojawiały się problemy przy rozjazdach tunelów. Dlatego też pociągi jeździły pozapychane i popóźniane. Teraz pałaczkę wyraźnie przejęła linia **Central** – to za sprawą częstych zjazdów pociągów w wyniku awarii, czy też prac kontrolnych.

Niegdyś 15-minutowe opóźnienia w metrze londyńskim były podawane jako ciekawostki w japońskiej telewizji. Teraz już każdy wie, że opóźnienia są normalne. Prawie wszyscy przywykli do codziennych utrudnień w kursowaniu pociągów. Za to co raz to więcej londyńczyków irytuje się napotykaną kolejną trudnością w podróżowaniu, wierząc w słowa majora Londynu, Kena Livingstona (a zarazem szefa spółki Transport for London, zarządcy komunikacji miejskiej), który obiecywał znaczną poprawę. Na razie pan Livingstone słynie z wprowadzenia pięciofuntowej opłaty za każdorazowy wjazd do centrum Londynu, co z pewnością przyczyniło się jedynie do zmniejszenia komfortu podróżowania w godzinach szczytu. Wiele zastrzeżeń budzi też przygotowanie metra do programu PPP (partnerstwa publiczno-prywatnego). Brytyjczycy mają nieміle wspomnienia ze wcześniejszej prywatyzacji British Rail, w wyniku których znacznie pogorszył się standard podróżowaniu koleją wraz ze wzrostem cen biletów.

Sposoby informowania

Metro Londyńskie na wiele sposobów informuje o zaistniałych utrudnieniach w kursowaniu pociągów. Przede wszystkim, co jest godne podkreślenia, pracownicy nie owijają w bawełnę. W przekazywanych wiadomościach podawana jest dokładna przyczyna (np. osoba na torach, zawiadomienie o pożarze, awaria składu, itp.). W Warszawie niestety takiej informacji brakuje. Dyżurni najczęściej mówią, że doszło do awarii lub kursowanie pociągów uległo zmianie „z przyczyn technicznych” lub w ogóle nie podają przyczyny. Dodatkowo w Londynie pracownicy przeproszają za utrudnienia.

Podstawowym sposobem informowania jest system nagłośnienia na stacjach. Obsługa może zapowiadać „na żywo”, lub też puścić wcześniej na

grane komunikaty (na komputerze wybiera się wówczas nazwę stacji i przyczynę zmian, a system sam układa komunikat; istnieje też możliwość nagrania zupełnie nowego komunikatu). Mogą one być powtarzane cyklicznie w równych odstępach czasu. Dodatkowo pracownicy mogą zapowiadać z poziomu peronów za pomocą przenośnych mikrofonów. Wówczas komunikat „idzie” tylko na wyznaczony fragment stacji (najczęściej ogranicza się to do jednego peronu).

Komunikaty nadawane są dosyć często, więc mało osób zwraca na nie uwagę i nie przynoszą pożądanego efektu. Często również stosowane jest nagłośnienie w pociągach. Maszynista na bieżąco informuje o przyczynach opóźnień i awariach. Dla przykładu, w Warszawie maszynista zapowiada jedynie wtedy, gdy w trakcie jazdy pociągu została zmieniona jego trasa, co się często nie zdarza.

Do informowania o zmianach wykorzystywane są także wyświetlacze peronowe. Oprócz pokazywania stacji końcowej najbliższych pociągów, można wprowadzić tekst o zmianach, który będzie wyświetlany na przemian z kierunkiem jazdy pociągu. Wyświetlacze nie zawsze wskazują poprawną informację. Czasem się zdarza, że pojawia się wielki napis »CORRECTION«, oznaczający zmiany w stacjach docelowych pociągów. Dalej wszystko pozostaje bez zmian, a w efekcie okazuje się, że pociąg i tak jedzie gdzie indziej...

Częstym sposobem przekazywania informacji są tablice na markery ustawiane przy wejściach na stację oraz w głównych korytarzach i przejściach. Tam pracownicy umieszczają na bieżąco aktualizowane wiadomości. W sprawie zmian można zadzwonić na infolinię i wybrać nagrany komunikat bądź połączyć się bezpośrednio z pracownikami biura informacji podróżnej. O zmianach można przeczytać sobie także na stronie głównej metra <http://tube.tfl.gov.uk>, gdzie na bieżąco publikowane są wiadomości o zmianach (tzw. live travel news). Dla wyjaśnienia dodamy, że kierunki linii oznaczane są zgodnie z kierunkami świata (np. northbound – w kierunku północnym).

9 dni londyńskiego metra

20.07. w godzinach popołudniowego szczytu kursowanie pociągów na linii **Northern** na odcinku Archway – East Finchley zostało zawieszono z powodu osoby na torach na stacji Archway.

21.07. rano stacja Edgware Road (**Bakerloo line**) została zamknięta z powodu wadliwych wind. W szczytce popołudniowym pociągi linii **Northern** kursowały opóźnione z powodu awarii sygnalizacji na stacji Camden Town. Na stacji Mornington Crescent doradzano pasażerom, by korzystać z komunikacji autobusowej. Stacja Euston (linie **Northern** i **Victoria**) została zamknięta ze względów bezpieczeństwa.

22.07. stacja Waterloo (linie **Northern**, **Bakerloo**, **Jubilee** i **W&C**) została zamknięta. Dodatkowo kursowanie pociągów na linii **Jubilee** na odcinku Green Park – London Bridge było zawieszono z powodu zawiadomienia o pożarze na stacji Waterloo. Na pozostałych odcinkach tej linii ruch pociągów był znacznie ograniczony. W związku z tym tłum pasażerów czekał na peronach stacji London Bridge na pociąg w kierunku wschodnim, gdyż wyświetlacze wskazywały, że najbliższy pociąg przyjedzie za minutę. Po chwili przez głośniki poinformowano: „Szanowni Państwo! Proszę o uwagę. Przed chwilą poinformowano mnie, że nie będzie pociągów w

kierunku wschodnim z tej stacji. Radzimy korzystać z innych środków komunikacyjnych. Moje przeprosiny, ale nie ma pociągów w kierunku wschodnim z tej stacji.”

23.07. przez cały dzień występowały „poważne” opóźnienia na linii **Victoria** w związku z dużymi ograniczeniami prędkości w okolicy stacji Oxford Circus. Kursowanie pociągów skrócono o godzinę w związku z koniecznością przeprowadzenia prac naprawczych. Po południu z powodu kłopotów z sygnalizacją na stacji Green Park pociągi na linii **Jubilee** nie kursowały na odcinku Finchley Road – Waterloo. Na pozostałych odcinkach wprowadzono wydłużony czas oczekiwania na pociąg. Opóźnienia występowały również na liniach **Bakerloo** i **Piccadilly** z powodu awarii sygnalizacji. Z tej samej przyczyny zawieszono ruch pociągów na linii **Waterloo & City**. Stacja Highbury & Islington (**Victoria**) została zamknięta z powodu wadliwego wyposażenia przeciwpożarowego.

24.07. w godzinach porannych pociągi kursowały normalnie. Na niektórych stacjach z głośników informowano: „Informacja dla podróżnych. Nie zgłoszono żadnych zmian w kursowaniu pociągów. Pociągi na wszystkich liniach kursują normalnie.”. Jednak już o godzinie 15:00 składy linii **Bakerloo** nie kursowały na odcinku Queen’s Park – Harrow & Wealdstone z powodu przeszkody na torach. O godzinie 17:00 pociągi linii **Central** kursowały opóźnione z powodu zasłabnięcia pasażera.

25.07. o godzinie 18:00 stacje Earl’s Court (**Piccadilly**, **District**) i Wood Green (**Piccadilly**) zostały zamknięte z powodu podejrzenia o pożarze i sprawdzania stacji przez straż pożarną.

Od 26.07. do 27.07. z powodu prac remontowych wstrzymano ruch pociągów na linii **Metropolitan** na odcinku Wembley Park – Aldgate i na linii **Jubilee** w kierunku południowym (Wembley Park – Finchley Road) i północnym (Finchley Road – Neasden). Na pozostałych odcinkach tych linii ruch był znacznie ograniczony. Kursowały dwie autobusowe linie zastępcze: **A** (Wembley Pk – Finchley Rd., zatrzymująca się na stacjach pośrednich) i **B** (Wembley Pk – Baker Street, bez zatrzymywania).

27.07. około godziny 15:00 stacja King’s Cross St. Pancras (**Circle**, **H&C**, **Met.**, **Piccadilly**, **Northern** i **Victoria**) została zamknięta z powodu sprawdzania przez straż pożarną. Stację Euston (**Northern** i **Victoria**) zamknięto ze względu na wadliwe wyposażenie przeciwpożarowe. Opóźnienia występowały na linii **Northern** z powodu błędu sygnalizacji na stacji Camden Town. W związku z tym pociągi na odnodze do Edgware jechały do centrum tylko trasą przez Charing Cross, zaś na odnodze do High Barnet tylko przez Bank.

28.07. stacja Angel (**Northern**) została zamknięta z powodu awarii schodów ruchomych.

Użyłem skrótów w oznaczeniach linii: **H&C** – **Hammersmith & City line**, **Met.** – **Metropolitan line**, **W&C** – **Waterloo & City line**.

Witold Urbanowicz

Łódź

Pierwszy sezon tramwajowej linii retro w Łodzi

W tym roku Łodzi przybyła nowa atrakcja turystyczna w postaci tramwaju retro linii **0**, który kursował w każdą niedzielę przez minione 2 miesiące. Jest to uwieńczenie starań Klubu Miłośników Sta-

rych Tramwajów, chociaż należy podkreślić, że stworzenie takiej linii nie byłoby możliwe bez przychylności nowego Zarządu spółki MPK, właściciela zabytkowych wagonów.

Do obsługi linii turystycznej przydzielono historyczny skład wagonów: 5N o numerze 337 (eks-falszywy 100) z 1961 roku oraz 5ND numer 644 (dotychczas 504) z 1960 roku. Oba specjalnie na tę okazję przeszły naprawę główną, podczas której dodano między innymi hamulce szynowe, światła stopu, kierunkowskazy na czołach pojazdów oraz inne elementy wymagane przez obowiązujące przepisy, a tak znieawidzone przez pasjonatów komunikacji miejskiej. Podczas prac renowacyjnych tramwaje zyskały nową powłokę lakierniczą. Z pieczołowitością odtworzono wszelkie napisy zewnętrzne, a także wewnętrzne, których dotychczas w łódzkich eNkach brakowało. Numery taborowe – nareszcie prawdziwe – mają oryginalny krój cyfr, w przeciwieństwie do stanu po poprzednich remontach, kiedy to zastosowano bardziej współczesną czcionkę.

Po raz pierwszy historyczny skład na linię **0** wyruszył 3 sierpnia. Od tego czasu tramwaj retro kursował regularnie we wszystkie niedziele, wykonując 2 kółka (4 kursy) dziennie na trasie z zajezdni nr 2 przy ul. Dąbrowskiego przez historyczne centrum miasta, m.in. ulicami Piotrkowską, Kościuszki, Narutowicza, Kilińskiego, Pomorską, aż do pętli położonej w parku leśnym im. J. Piłsudskiego na Zdrowiu. Początkowo **zerówka** miała jeździć tylko w sierpniu, jednak wysoka frekwencja sprawiła, iż Zarząd MPK przedłużył jej żywot do końca września. Zabytkowe wagony wyjechały po raz ostatni w tym sezonie z tablicami linii **0** na dachu 28 września. Być może zobaczymy je jeszcze na ulicach Łodzi przed Nowym Rokiem, ale już tylko podczas przejazdów okolicznościowych.

Godziny odjazdów ustalono początkowo na 14:00 i 16:30 z zajezdni Dąbrowskiego oraz na 15:15 i 17:45 ze Zdrowia. We wrześniu – ze względu na krótszy dzień – zmieniono godziny odjazdów na 14:00 i 16:00 z zajezdni oraz na 15:00 i 17:00 z przystanku końcowego w parku. Tabliczki z rozkładami MPK umieściło tylko na krańcówkach (z oszczędności!), przez co wielu łodzian oraz tury-

stów nawet nie wiedziało o istnieniu linii **0**. Zmasowaną akcją reklamową zorganizowali członkowie Klubu Miłośników Starych Tramwajów, informując o **zerówce** w mediach oraz za pomocą plakatów powielanych na drukarkach i kserokopiarkach. Dzięki temu zabytkowe wagony nie świeciły pustkami. Pierwszego dnia funkcjonowania linii **0** historycznym składem przejechały się 384 osoby. W sumie przez cały sezon **zerówką** podróżowało około 2600 pasażerów.

Na linii **0** nie obowiązywały bilety miejskie, a także taryfa czasowa. Na potrzeby tramwaju retro wydrukowano specjalne bilety o nominatach 2 zł (normalny) i 1zł (ulgowy dla dzieci do lat 14), ważne na przejazd „od krańcówki do krańcówki”. Można je było kupić tylko u konduktorów, w role których nieodpłatnie wcielili się członkowie Klubu Miłośników Starych Tramwajów.

Pionierski sezon linii retro w Łodzi można uznać za udany. Pozwala to żywić nadzieję, iż **zerówka** na stałe wpisze się do letniego repertuaru usług turystycznych w tym mieście.

Michał Chylak

Łódź

VIII Wystawa Komunikacji Miejskiej

W dniach 24–25.09. na terenie Międzynarodowych Targów Łódzkich odbyła się już ósma edycja targów komunikacyjnych. Początkowo spekulowano nawet, czy impreza w ogóle się odbędzie, ponieważ – jak wiadomo – Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej zadecydowała o przeniesieniu imprezy do Kielc [o targach kieleckich pisaliśmy w poprzednim numerze „Przystanku” – przyp. red.]. Summa summarum, VIII Wystawa Komunikacji Miejskiej odbyła się, jednak była dużo skromniejsza niż w latach poprzednich.

Uroczyste otwarcie przy akompaniamencie orkiestry tramwajowej MPK Łódź nastąpiło o godzinie 11. Niestety, pomimo zaproszenia, na rozpoczęcie nie przybył prezydent Łodzi, Jerzy Kropiwnicki. Zastępował go jeden z wiceprezydentów, Jan Tomaszewski, który zabrał głos zaraz po przewodniczą-

cej MTŁ. Potem przemawiało jeszcze kilka osób, między innymi nowy prezes MPK Łódź, Krzysztof Wąsowicz, który podziękował serdecznie Polskiemu Centrum Badań i Certyfikacji SA za przyznanie MPK Łódź certyfikatu ISO 9001. Trzeba jednak obiektywnie przyznać, że samo powitanie było dość sztuczne i większość zebranego audytorium nie była zbytnio zainteresowana przemówieniami. Dopiero rozlewana na koniec lampka szampauna rozluźniła nieco atmosferę.

Przejdźmy jednak do samych targów. Na pewno, mimo wcześniejszych obaw, były one dużo ciekawsze pod względem tramwajowym od wystawy kieleckiej, na której zaprezentowano tylko zwrotnicę ze śląskich Łagiewnik. Można rzec, że hitem był zmodernizowany na łódzkim Zakładzie Remontu Taboru przy ul. Tramwajowej wagon 805Na-2517 (a w zasadzie wóz o drugim obsadzeniu tego numeru), na co dzień garażujący w zajezdni przy ul. Dąbrowskiego. Wagon wystawiono przed samą bramą MTŁ. Nie posiadał wózków jezdnych, stojąc na specjalnych podnośnikach. Niestety, na bardziej futurystyczny zmieniono w nim zasadniczo tylko przód i tył. Ostonami zostały zakryte także wózki. We wnętrzu wymieniono wykładzinę podłogową oraz fotele na wandaloodporne. Na nowy zmieniono pulpit, jednakże nie był on porywający. Wagon zachował stary oporowy układ elektryczny, wirową przetwornicę oraz standardowe pedały w kabine motorniczego (ZRT nie pokusiło się o zastosowanie ręcznego zadajnika jazdy). Ponadto ogólny wygląd psuły także – dziś już nieco archaiczne – dwupłatowe przeszkłone drzwi w ilości czterech, ponieważ konstruktorzy nie zdecydowali się na użycie drzwi odskokowo-przesuwnych, znanych chociażby z bulw czy wagonów serii 105N2k. Warto też dodać, że przekazanie tego wagonu do ruchu liniowego planowane jest na listopad tego roku. Ponadto na razie nie zanoszą się na to, by na łódzkich ulicach pojawiło się więcej takich składów. Co więcej, tylko wagon nr 2517 (ze składu 2517+2518) będzie zmodernizowany! Trzeba dodać, że zaprezentowany wóz był tylko przykładem i ZRT – wedle zamówienia oraz możliwości finansowych – może zrobić wagon na prąd przemienny, z dźwojstkiem etc. Łódzkie warsztaty chcą takie zmodernizowane tramwaje sprzedawać, wykorzystując do tego celu wycofane z eksploatacji i zakupione w ostatnich latach z innych polskich miast pudła wagonów serii 105N/805N.

Z ciekawszych „akcesoriów” tramwajowych podziwiać można było jeszcze dwie pomalowane „wścieklymi” kolorami (różowym i jasnozielonym) zwrotnice tramwajowe typu MPK-60, wyprodukowane w Zakładzie Torów i Sieci łódzkiego MPK oraz klimatyzator tramwajowy firmy Enika.

Teraz kilka słów o autobusach. Praktycznie zaprezentowały się tylko trzy firmy. Volvo przedstawiło swój sztandarowy autobus, łódzki 7000 nr 3206, notabene pokazywany cztery dni wcześniej na terenie warszawskiej zajezdni Woronicza podczas Dni Transportu Publicznego. Oprócz niego przybyła jeszcze krakowska Scania CN94UA OmniCity nr PE194, Solbus B9.5 oraz kilka vanów (między innymi Mercedesy, ople, kapeny i iveco). W branży autobusowej zabrakło jednak takich potentatów jak MAN, Solaris, Jelcz czy Autosan. A spowodowane było to faktem, że akurat te firmy wybrały Kielce... Cała ta sytuacja sprawiła, że w tym roku zarówno Volvo, Scania jak i Solbus stały wewnątrz hali. W latach poprzednich wszystkie autobusy prezento-



Zmodernizowany w łódzkim ZRT wagon 805Na-2517, stojący przed bramą MTŁ. Fot. Krzysztof Lipnik, 24.09.2003 r.

wały się na placu przed budynkiem, który w tym roku w ogóle był niedostępny dla zwiedzających (zrobiono na nim parking).

Ogólnie w wystawie wzięło udział 48 firm. Z ciekawszych należy wymienić jeszcze Dylak, R&G, Pixel, Emi-Press, Meronę, Koltech, Bumar-Labędy, Enikę, Kiel, Astromal czy Pesę. Wszystkie one zaprezentowały szeroką gamę swoich produktów związanych blisko z komunikacją miejską. Trzeba także zaznaczyć, że swoje stoisko (i to w centralnym miejscu hali!) miał też Klub Miłośników Starych Tramwajów z Łodzi, który zaprezentował liczne kolekcje biletów swoich członków. Propagował także łódzką tramwajową linię turystyczną **0** – w tym celu przygotowano specjalne ulotki.

Oprócz samych targów, zorganizowano także dwie imprezy towarzyszące. Były to: I Forum Transportu Publicznego, które odbyło się pod honorowym patronatem Wiceprezesa Rady Ministrów – Ministra Infrastruktury Marka Pola (niestety, nie dotarł on do Łodzi) oraz VII edycja konkursu Złote Koła Komunikacji Miejskiej, do którego w tym roku zgłoszono między innymi zmodernizowany przez MPK Łódź tramwaj serii 805Na, klimatyzator kabiny motorniczego firmy Enika, karty bezstykowe produkowane przez Pixela oraz system informacji przystankowej R&G. Zwyciężyła Enika, która otrzymała już pierwsze zamówienia na swój produkt. Ostatnią atrakcją był tzw. trambus, czyli replika zabytkowego Herbranda na podwoziu autobusu marki Volvo, dowozący gości na targi z ul. Piotrkowskiej, po której normalnie kursuje.

Targi odbywały się dwa dni. Pierwszy przeznaczony był dla profesjonalistów, którzy mogli podziwiać ekspozycję w godzinach 11:30–18:00. Karty dla nich kosztowały 7 zł. W drugim dniu w godzinach 10:00–17:00 wystawę mogli zwiedzić już wszyscy chętni. Bilet ulgowy kosztował 3, a normalny 5 zł. Niestety, frekwencja, zwłaszcza drugiego dnia, nie była duża.

Reasumując, tegoroczne targi w Łodzi nie wypadły źle, choć widać było wyraźnie, że Kielce „zabrały” sporo wystawców. Jednak po wcześniejszych spekulacjach spodziewać się można było czegoś gorszego. Miejmy nadzieję, że przyszłoroczna wystawa będzie przynajmniej tak samo dobra i również odbędzie się w Łodzi.

Krzysztof Lipnik

Poznań

Polscy miłośnicy w Poznaniu

W dniach 20 i 21 września odbył się w Poznaniu II Ogólnopolski Zjazd Organizacji Miłośników Komunikacji Miejskiej. W spotkaniu brały udział kluby i stowarzyszenia z Bielska-Białej, Bydgoszczy, Chorzowa, Gorzowa, Gdyni, Lublina, Łodzi, Szczecina, Warszawy oraz Poznania. Organizatorem zjazdu była Komisja Historyczna działająca przy Związku Zawodowym Tramwajarzy w MPK Poznań. Przybyłych gości zabrał z przystanku tramwajowego przy Dworcu Zachodnim eks-warszawski wagon historyczny 13N-115 i zawiózł do bramy zajezdni Gajowa. Stąd delegaci przeszli na ul. Słowackiego do Domu Tramwajarza. Na początek odwiedzili Izbę Tradycji. Po zapoznaniu się z pamiątkami lat minionych wszyscy zajęli miejsca w sali obrad.

Uczestników zjazdu powitał oraz oficjalnie otworzył obrady dotychczasowy szef Komisji Historycz-

nej, Piotr Dutkiewicz. Jako pierwszy głos zabrał prezes MPK Poznań, Wojciech Tulbacki. Mówił o problemach komunikacji miejskiej w naszym mieście oraz o ochronie zabytków techniki. Szczególne miejsce zajęły tzw. dwa pokoje z kuchnią. Później wystąpił przedstawiciel głównego sponsora zjazdu, firmy Solaris Bus & Coach Sp. z o.o. Pokazał osiągnięcia oraz zamierzenia koncernu. Następnie przedstawiciele stowarzyszeń i klubów prezentowali swoje dokonania, problemy oraz plany. Ostatnim punktem dnia były referaty. Wygłoszono tylko jeden – kolega Źródlak z Łodzi mówił „O wagonach sanitarnych i pogrzebowych”. Na zakończenie wybrano organizatora przyszłorocznego zjazdu. Będzie nim Klub Miłośników Transportu Miejskiego z Chorzowa.

Wieczorem, po kolacji, odbyła się krótka przejażdżka wagonem 13N po mieście. Gościom z Łodzi podobał się stan naszych torowisk, a najbardziej zachwyciła ich PeSTka. Po tej wycieczce uczestników ulokowano w Domu Studenckim Politechniki Poznańskiej przy ul. Św. Rocha. Niektórzy z nich odbyli jeszcze samodzielne wieczorne wojaże żelaznymi szlakami Poznania.

Na niedzielę przewidziano lżejszy program. Było zwiedzanie zajezdni. Gajowa budziła zainteresowanie swoją historią. Na Głogowskiej oglądano m.in. nową część do obsługi siemensów i tokarkę do kół. Na Fortecznej natomiast zainteresowanie budziły Tatry RT6N1 oraz stopień modernizacji naszych stopiątek. W międzyczasie uczestnicy odbyli podróż Kolejką Parkową Maltanka. Skład ciągnięty był przez parowóz Borsig z roku 1925. Na zakończenie odbył się piknik grillowy na płęti Wilczak. Stąd z częstotliwością zbliżoną do linii **3** goście byli odwieżeni do Dworca Głównego.

W niedzielę delegaci podróżowali składem historycznych wagonów N+ND 602+456 prowadzonym przez kolegę Piotra Dutkiewicza oraz wagonem 13N prowadzonym przez niżej podpisanego.

Uczestnicy zjazdu otrzymali od sponsora materiały i gadzety reklamowe, a od organizatora kartonowe modele wagonu 105N-260. Na posiłki uczestników dowożono do baru mlecznego Eurus przy ul. Głogowskiej.

Szczególne podziękowania za pomoc w organizacji zjazdu kieruję do:

- zarządu MPK Poznań Sp. z o.o.;
- szefa Związku Zawodowego Tramwajarzy, A. Pyzika;

- głównego sponsora zjazdu – Solaris Bus & Coach Sp. z o.o.;
- Fundacji „Pomost”.

Grzegorz Jakubowski

Warszawa

Dziesięć lat bez literek

Ostatni dzień września 1993 roku był także ostatnim dniem kursowania warszawskich linii pospiesznych oznaczonych literami. Likwidację motywowano nasilającymi się prośbami o dodanie kolejnych przystanków, przez co zatracaly swój pospieszny charakter, oraz faktem, że literowe oznaczenia mogłyby pasażerom mylić się z oznaczeniami linii prywatnych przewoźników. Popularne „pośpiechy” zamieniano na linie przyspieszone lub zwykłe. Przy okazji niektórym z nich zmieniono lub wydłużono trasy.

Proces likwidacji piętnastu linii pospiesznych rozpoczął się na początku lat dziewięćdziesiątych. Na pierwszy ogień poszły szczytowe pospieszne linie **P** oraz **S**, które 2 września 1991 roku przemianowano na linie przyspieszone (odpowiednio **406** i **405**), wprowadzając także korektę ich tras. Niecały miesiąc później zlikwidowano linię **E**, tworząc w jej miejsce **511**. Dalej poszło już jak po maśle. Rok 1992 to śmierć kolejnych trzech linii: **A**, **R** i **U**. Pierwsza z nich została podzielona na dwie linie: **515** i **516**, **R** zostało zastąpione na wydłużonej trasie przez **408**, zamiast **U** pojechało **514**. W kolejnym 1993 roku nie było prawie miesiąca, w którym nie zlikwidowano by jakiegoś „pośpiecha”. Do końca – czyli do 30 września 1993 roku – utrzymały się tylko cztery takie linie: **B**, **C**, **J** oraz **K**. Następnego dnia w ich miejsce na warszawskie ulice wyjechały linie przyspieszone, odpowiednio **522**, **521**, **520** i **523**.

Zmiana oznaczenia i charakteru linii nie wyszła im na dobre. Co jakiś czas dodawano nowe przystanki, co spowodowało między innymi, że linia **518**, następczyni linii **F**, niecałe dwa lata później była już linią zwykłą **125**. Taka sytuacja trwa do dnia dzisiejszego. Zarząd Transportu Miejskiego, motywując swoje działania prośbami pasażerów, lekką ręką dodaje „przyśpiechom” kolejne przystanki. W wyniku takich działań nie ma w tej chwili w stolicy linii przyspieszonej, która zasługiwałaby w pełni na taką nazwę. Czas podróży nie jest w zasadzie krót-

linia	trasa	data likwidacji	nowe oznaczenie	nowa trasa
A	Huta – Ursynów Płn.	01.12.1992	515/516	515 : Huta – Ursynów Płd. 516 : Esperanto – Ursynów Płn.
B	Redutowa – Wilanów	01.10.1993	522	Redutowa – Wilanów
C	Falenica – Szczęśliwice	01.10.1993	521	Falenica – Szczęśliwice
D	Pl. Hallera – Wyczołki	01.05.1993	192	Pl. Hallera – Wyczołki
E	Huta – Spartańska	21.09.1991	511	Huta – Spartańska
F	Górczewska – Międzyzlesie	18.07.1993	518 (później 125)	Górczewska – Międzyzlesie
H	Okęcie – Tarchomin	01.09.1993	101	Okęcie – Nowodworska
J	Marysin – Chomiczówka	01.10.1993	520	Marysin – Chomiczówka
K	Bemowo – Olszynka	01.10.1993	523	Bemowo – Olszynka
M	Dw. Zachodni – Bródno Podgrodzie	01.06.1993	127	Dw. Zachodni – Bródno Podgrodzie
P	Bemowo Lotnisko – Stegny	02.09.1991	406	Chomiczówka – Stegny
R	Rembertów – Dw. Zachodni	01.09.1992	408	Rembertów – Górczewska
S	Kasprowicza – Boksterska	02.09.1991	405	Bródno Podgrodzie – Boksterska
T	Ursus Keniga – Targówek	01.02.1993	517	Ursus Keniga – Targówek
U	Gwiaździsta – Natolin	01.06.1992	514	Gwiaździsta – Natolin

szy od czasu przejazdu tego samego odcinka liniami zwykłymi. Tymczasem dziesiątą rocznicę likwidacji „pośpiechów” ZTM „uczcił” kolejnymi przystankami dla linii przyspieszonych.

Sławomir Moczulski

Wykorzystano dane ze zbiorów Krzysztofa Kuleszy.

Komunikacja miejska w malarstwie

Drodzy Czytelnicy, począwszy od bieżącego numeru rozpoczynamy w „Przystanku” publikację działu „Komunikacja miejska w malarstwie”. Mamy zamiar przedstawiać Wam komunikację miejską od jeszcze innej strony. Reprodukacje obrazów, z przyczyn technicznych, będą się pojawiać wyłącznie w wersji internetowej gazety.

Redakcja

Autobus

W bieżącym numerze prezentujemy pierwszy z obrazów Marcina Kędzierskiego, zatytułowany „Autobus”, pochodzący z cyklu „Transport miejski” (2001 r.). Ulubionymi motywami malarstwa Marcina Kędzierskiego są – jak pisze Joanna Sokółowska – sceny i widoki z potocznej, dobrze rozpoznawalnej, specyficznej warszawskiej rzeczywistości. Obrazy są grupowane w cykle i wskazują na zainteresowania autora: blokowiska, handlarze uliczni, autobusy, ludzie na przystankach. Marcin Kędzierski stosuje tradycyjną i trudną technikę – temperę. Jego prace były wystawiane m.in. w Galerii Zakręt („Obrazy miasta” – luty 2003 r.), Galerii Otwartej Pracownia Kraków („Kozłowski, Dąbrowski, Kędzierski” – marzec 2003 r.), CWS Inner Space („Figuranci” – maj 2002 r.).

Redakcja

Komunikacja miejska w literaturze pięknej

Za komuny było lepiej?

Nie wgłębiając się w moje ulubione kwestie polityczne ani porównywanie stopy życiowej przykładowego miłośnika komunikacji miejskiej, w tytułowej kwestii oddam dziś głos pisarzowi – Witoldowi Gombrowiczowi. Przytoczony w bieżącym numerze tekst nie rozstrzyga chociażby przyziemnego, ale kluczowego dla „MKM-a” problemu, jakim była i jest dostępność sprzętu fotograficznego w epoce minionej i aktualnej; jest artystyczną wizją „rozwoju” Pol-

skiej Rzeczypospolitej Ludowej... Tyle słowa wstępu. Cytowane fragmenty pochodzą z „Małej Apokalipsy” Gombrowicza i stawiają dość jednoznaczną odpowiedź na pytanie zawarte w tytule...

Stanąłem na przystanku autobusowym. Pod słupkiem przechadzała się kontrolerka biletowa, szersza niż wyższa, przerażająca słońca Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. Przyglądała się podejrzliwie potencjalnym pasażerom.

– Proszę pani – pytam nieśmiało – czy chodzi jeszcze autobus 155, bo ja słyszałem, że został skasowany?

– A bo ja wiem. Przedwczoraj jeszcze widziałam na rondzie. Pan postoi, to zobaczy.

★ ★ ★

Na rondzie drzemał pusty tramwaj. Wszyscy pasażerowie otoczyli motorniczego, który stał obok wehikułu i opędzał się przed natręctwem podróżnych.

– Powiedziałem, że nie pojedę, to nie pojedę.

– Ależ, panie złociutki, co się stało?

– Po prostu mi się odechciało i już. Idę do domu.

– Panie mechaniku, przecież pan ma teraz krótszą trasę. Tylko od mostu Poniatowskiego, który się zawalił.

– Krótszą trasę też chromolę.

– O rany, człowieku, bądź pan człowiekiem.

– A ja nie chcę i nie będę się tłumaczył. Proszę się rozstąpić.

– Kochany, jadę do chorej matki z obiadem.

– A co to mnie obchodzi?

– Mam ćwiartkę salcesonu. Chce pan?

– A idźże pan. Mnie szkodzi. Mnie wszystko szkodzi, mówię wam jak ludziom. Dajcie przejść.

– Błagamy, bądź pan Polakiem.

– Polakiem, pierwszym kandydatem? – spytał tramwajarz. Zrobiło się raptem cicho. Ktoś zakaszłał, ktoś inny odchrząknął. Jakieś dziecko zaczęło płakać.

– Och, kurdebalans – westchnął motorniczy – Ja mam miękkie serce. Zawiozę, ale tylko na plac Narutowicza, a potem szlus. Wsiadajcie, Polacy.

Skoczyliśmy żywo do zrujnowanych wnętrz. Słyszałem za sobą zdyszanego Tadzia. Tramwaj zadzwonił wściekle i popłynęliśmy zgrzytliwie pod zachodzące słońce. (...) Pikuś cieszył się, gwałtownie kręcąc młynka wokół swego ogona, którego właściwie nie było. Minęliśmy rondo na skrzyżowaniu Marszałkowskiej z Alejami. Teraz w szybach wystawowych i oknach mieszkań pokazało się odbicie kamiennej góry Pałacu Kultury. Błyskały światła

wojskowych reflektorów. Pulsował między nimi napis złożony z podświetlonych wanienek dziecięcych z plastyku: „Zbudowaliśmy socjalizm!” Ale waniunki były z odrzutu eksportowego, gdzieś tam pękły, pokazując w swoim wnętrzu ukryte żarówki, z których większość już się przepaliła.

Coś mnie przymuszało, żeby odwrócić się i spojrzeć na ten mój przyszły gigantyczny nagrobek ozdobiony dawnym godłem Polski i współczesnym państwem radzieckim. Byłem nawet ciekaw, czy już obłożono naszego orła herbowymi snopkami zboża przewiązanego wstęgą z hasłem „Proletariusze wszystkich krajów łączcie się”. Lecz nie odwróciłem się, paraliżowany jakimś zabobonnym albo magicznym sprzeciwem. Spojrzę na ten gmach wtedy, kiedy będzie trzeba. Spojrzę nań wieczorem o ósmej, jeśli w ogóle spojrzę. Słyszałem więc za plecami, poprzez zgrzyty tramwaju, huczenie gigantofonów i rozmywające się dźwięki orkiestr. Po moich ramionach przeskakiwały trupie, fioletowe refleksy światła lamp łukowych. Pikuś spał przy mojej nodze. Minęliśmy Dworzec Centralny, stojący w jeziorze potłuczonego szkła z ostatnich szyb, które wyleciały od salutu armatniego. W tej potrzaskanej szklanej tafli odbijało się zachodzące słońce. Więc ledwo minęliśmy krwawe rozlewisko wokół szerniałego bunkra dworcowego, tramwaj nasz zaczął szarpać się, jakby próbował zerwać uwięź, jął trzeszczeć w żelaznych spojeniach, aż wreszcie ucichł i płynął jeszcze kilkadziesiąt metrów niczym okręt przybijający do brzegu. Wreszcie stanął, gibnął się do przodu i do tyłu, w końcu zamarł. Pasażerowie biegli do przedniej kabiny, z której wytaczał się chwiejnie motorniczy.

– Panie, pan obiecał do placu Narutowicza.

– Obiecałem, bo honorowy jestem. Ale wyłączyli elektryczność. Och, ludzie, jak mnie suszy – wachlował się mosiężną korbką, którą zabrał ze sterowniczego pulpitu.

– Klamie! Znowu mu się odechciało. A ja wiozę obiad dla chorej matki! – wrzasnęła jakaś kobieta.

– Proszę bardzo – uklonił się motorniczy powstrzymując czkawkę. – Bierzcie korbkę i jedźcie.

Kilku młodych myszkowało już po jego kabinie.

– Prawdę mówi. Nie ma prądu! – zawołali. Rozległy się mało dynamiczne zlorzeczenia. Tłumek zaczął się rozpylać po sąsiednich ulicach. Motorniczy siadł na przednim buforze, wystawił siną twarz ku słońcu i przymknął z ulgą oczy.

– Idziemy, chłopcy, pieszo – zdecydowałem.

wybrał i wstępem opatrzył Adam Białaś

Z k r a j u i z e ś w i a t a

Częstochowa

Linie

A 25.08. autobusy linii **35** po raz pierwszy dotarły do nowej pętli przy zakładzie gazowniczym. Dotychczas, w oczekiwaniu na jej budowę, zastępczo zawracały na pętli przy ul. Hallera. Nowa tablica **trzydziestki** wygląda znacznie estetyczniej niż poprzednia, jednak jej treść znów pozostawia nieco do życzenia. Cóż bowiem dla zwykłego pasażera może oznaczać nazwa pętli »JESIENNA – PK«? Czy musi on wiedzieć, że jest to symbol „punktu kontrolnego”, zwanego też w niektórych miastach „ekspedycja”? Jakże to ma dla niego zna-

czenie? Odpowiedzialni za przygotowanie tablicy pracownicy pokazali, że wyjście poza schematy myślenia obowiązujące w firmie i spojrzenie na autobus oczami pasażera jest zbyt trudne. Warto też przypomnieć, że od 01.08. linia ta nie jest już obsługiwana taborem niskopodłogowym (i słusznie). Zrezygnowano także z jej kursowania w wigilię (po godzinie 18:00) i w święta Bożego Narodzenia, Wielkanoc i Nowy Rok. Są to oczywiście decyzje bardzo słuszne – w ostatnie święta Wielkiej Nocy linia ta kursowała pusta i nie bardzo wiadomo, dla kogo. Można by jednak jeszcze bardziej rozszerzyć ograniczenie kursowania, np. na święta Bożego Ciała, 15 sierpnia itp.

A Powoli aktualizowane są oznaczenia przystankowe związane z rozdysponowaniem taboru niskopodłogowego. Wciąż jednak nie usunęto stosownych oznaczeń z rozkładów linii podmiejskich. Wyjątkowo bałagan panował natomiast we wrześniu na liniach **13**, **25** i **28**. Linie **13** i **28**, wzbogacone we wtorki i piątki w autobusy przegubowe, według rozkładów przystankowych mają ponad 60% taboru „krótkiego niskopodłogowego”. MPK twierdzi jednak, że tak ma pozostać, bo w przypadku braku przegubowca kurs zostanie wykonany autobusem niskopodłogowym. Niniejszym zatem ogłaszamy, że oznaczenie „D” w częstochowskich rozkładach jazdy oznacza „w razie sprzyjających warunków kurs

może zostać wykonany autobusem niskopodłogowym". Inaczej rzecz ma się z linią **25**. Na części przystanków rozwieszono nowe tabliczki, uwzględniające przeniesienie autobusu niskopodłogowego z rozkładu **25/02** na **25/01** we wszystkie dni. Na pozostałych rozkłady rozwieszono wcześniej, gdy tego przeniesienia dokonano jedynie w dni robocze. Nie ma to jednak znaczenia; rozkłady sobotni i niedzielny dla kierowcy **25/01** wydrukowano wprawdzie na nowo (z oznaczeniem „KN”), pozostawiono jednak stare (także z tym oznaczeniem) dla **25/02**. W efekcie oba autobusy jeżdżą „niskie”, czyli właściwie jest dobrze, choć daleko od porządku. Rozwieszenie jednak tychże nowych rozkładów było sporym falstartem – w momencie wieszania były już nieaktualne. Wychodząc bowiem naprzeciw apelow pasażerów, postanowiono obsługiwać tę linię w dni robocze wyłącznie przegubowcami (a zatem bez taboru niskopodłogowego). Żeby było śmieszniej (to jest żeby zwiększyć bałagan) inny autobus oznaczono jako niskopodłogowy w rozkładzie roboczym semestralnym, a inny w wakacyjnym. Ostatecznie jednak od października dostosowano rozkłady jazdy kierowców (niskopodłogowe **25/02** w dni robocze w czasie semestru i **25/01** w wakacje oraz zwykły autobus krótki na **25/02** w soboty i niedziele) do wprowadzonych zmian. Z zadowoleniem można więc stwierdzić, że na tej jednej linii wszystko jest już w jak najlepszym porządku.

Magazyn 995

22.09. Około godziny 17:10 Ikarus 280-343 linii **19**, jadąc z Kucelina na Żabiniec, w okolicy ulic Jagiellońskiej i Sabinowskiej nagle zaczął tracić wodę z chłodnicy. Gdy dojechał do przystanku Piastowska/Sabinowska woda lała się strumieniami, obficie parując. Jednak kierowca okazał opanowanie i zgłosił awarię, dowożąc pasażerów do przystanku na ul. Śląskiej USC, gdzie była podstawiona rezerwa. Czyn godny pochwały, bowiem częstotliwość tej linii poza szczytem waha się od 50 do 90 minut.

Janusz Karlikowski, Rafał Lamch

GOP

Linie

A Z dniem 27.09. zmienione zostały rozkłady jazdy linii autobusowych przyspieszonych nr **803**, **806** i **809**. Poprawki wiązały się z włączeniem do obsługi komunikacyjnej rejonu ulic Roździeńskiego i Związku Orła Białego. Uruchomiony został dodatkowy przystanek Tworzeń Roździeńskiego Skrzyżowanie. Nowa trasa ww. linii przebiega ulicą Związku Orła Białego oraz łącznikiem bez nazwy pomiędzy ulicami Związku Orła Białego i Roździeńskiego. Ponadto do obsługi włączone zostały wszystkie przystanki (!) znajdujące się na trasach przejazdu oraz zmieniono charakter przystanków na trasie z warunkowych na stałe. Zmiany charakteru przystanków dotyczą również linii **84** na wspólnych odcinkach. Tym samym linie **803**, **806** i **809** są pierwszymi liniami przyspieszonymi w Zagłębiu obsługującymi wszystkie przystanki na trasie. Nie jest to jednak pierwszy taki przypadek w historii KZK GOP – linia przyspieszona **888**, kursująca do 01.06. na trasie z Katowic do Tychów również obsługiwała wszystkie przystanki na swojej trasie. Jako ciekawostkę w tym temacie podam jeszcze, że istniejąca bardzo krótko w Bytomiu linia autobusowa zwykła **751** obsługiwała tylko niektóre przystanki po drodze, podobnie było swego czasu z istniejącą do dnia dzisiejszego linią autobusową **752** (Miechowski Plejada – Zabrze Goethego).

A Z dniem 01.10. obsługa linii autobusowej **37** (Katowice Dworzec PKP – Mikołów Dworzec PKP) powierzona została PPUH H. Zagozda w Rudzie Śląskiej

A Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach poinformował o wyniku postępowania przetargowego na obsługę linii autobusowej **750**, prowadzonego w trybie negocjacji z zachowaniem konkurencji. Od 01.09. tę linię obsługuje Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Olkuszu.

A Informacja o zmianie trasy linii autobusowej **28** i likwidacji kursów wariantowych do Stawkowa ZPR okazała się nieprawdziwa. Wbrew nowościom, jakie pojawiły się i nadal są umieszczone w dziale aktualności oficjalnej witryny internetowej KZK GOP, nie było żadnych zmian od 01.09. dotyczących tej linii. Wygląda na to, że tym razem samo KZK GOP padło ofiarą własnej polityki dezinformacyjnej.

T Z dniem 01.10. wprowadzone zostały korekty w rozkładach jazdy linii tramwajowych **22**, **25** i **32**. Na linii **25** kosztem ograniczenia kursowania do częstotliwości około 40 minut w niedziele i święta został uruchomiony codziennie dodatkowy kurs do Wojkowic około 4 rano.

Andrzej Soczówka

Gorzów Wielkopolski

Tabor

T 01.10. w zajezdni przy ul. Kostrzyńskiej zostały odstawione wagony 105Na przeznaczone do kasacji. Odstawiono składy: 103+104, 125+123, 129+130 oraz wagon 124 po poważnym wypadku.

T 28.09. na linii **1** pojawił się wagon 266, który był ostatnim sprowadzonym w tym roku wozem z Niemiec.

T Na początku października wagon 105Na-123 został przeznaczony na wagon techniczny. Obecnie wozi numer 02.

Linie

T 27.09. odbyła się naprawa torowiska w ul. Sikorskiego. Linie **1** i **2** zostały skrócone do pętli Dworzec Główny i oznakowane jako linie **4** i **5**. Na trasie Orłąt Lwowskich – Wieprzycze kursowała autobusowa komunikacja zastępcza. Ruch liniowy przywrócono następnego dnia.

Piotr Kamyszek

Kalisz

Linie

A Początek października przyniósł kolejne zmiany w rozkładach i trasach autobusów. I tak:

- linia **6A** została wydłużona do Skarszewa, przy jednoczesnym skróceniu jej z drugiej strony do pętli przy ul. Księżnej Jolanty (poprzednia relacja: Półko – Szale Pętla). Przy okazji zmieniono jej oznaczenie na **6**;

- linia **2C** zostaje wydłużona o jeden przystanek i przemianowana na **2**. Dodatkowo zmianie ulega nazwa wspomnianego przystanku z Poznańska Poligon na Kampus PWSZ. Do tej pory **dwójka** kończyła kursy na pętli przy Cmentarzu Komunalnym. Warto w tym miejscu wspomnieć, iż KLA nie przygotowały odpowiednich filmów do ikarusów i jelczy, dzięki czemu nadal widnieje na nich **2C**, a prawidłową trasę ukazuje stosowna tablica. Do końca września sytuacja była zgoła odwrotna: to autobusom z wyświetlaczami zawsze brakowało literki **C**;

- zmniejszono również częstotliwość kursowania linii **3A** w kierunku miejscowości Szale. Teraz jeź-

dzi co dwie godziny. Należy jednak dodać, iż autobusy kursujące w tamten rejon największym powodzeniem cieszą się w wakacje, kiedy ludzie korzystają z dosyć rozległych ogródków działkowych i zalewu. Jest to prawdopodobnie jedyna linia, której częstotliwość zostaje zwiększona na okres wakacyjny;

- ostatnią, jak na razie, zmianą było wycofanie czterech z sześciu w dni robocze i jednego sobotniego kursu linii **16** na ulice Piwonicką i Metalowców. KLA tłumaczy tę decyzję niską ilością pasażerów i złym stanem nawierzchni, który rzeczywiście jest tam fatalny.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
109	barwy zakł.	Teatr im. W. Bogusławskiego	-

David Krysiński

Kopenhaga

Magazyn 995

23.09. Około godziny 12:30 przerwano dostawę prądu. Awaria dotknęła całą południową Szwecję oraz duńską wyspę Sjælland, na której leży m.in. Kopenhaga. W związku z brakiem zasilania zamarł ruch kolejowy, w tym także kolej miejska S-tog, oraz otwarte w październiku 2002 r. zautomatyzowane metro. W tunelach obu jego linii utknęło łącznie 10 pociągów, jednak dzięki awaryjnemu zasilaniu wentylacji i oświetlenia tuneli ewakuacja pasażerów trwała tylko około dziesięciu minut i przebiegła bez zakłóceń. Trzeba podkreślić, że mimo iż składy metra nie posiadają maszynisty, na pokładzie każdego pociągu znajduje się co najmniej jedna osoba zatrudniona do nadzorowania sytuacji w składzie i ewentualnej interwencji w razie zagrożenia, co w obecnym przypadku potrzeby ewakuacji miało bardzo duże znaczenie. Nieczynne metro zostało zastąpione autobusami, podobnie jak bardziej obciążone kursy S-tog. Mimo że napięcie w duńskiej sieci zostało przywrócone „już” około godziny 21:00, to metro mogło normalnie kursować dopiero następnego dnia i to długo po czasie planowego otwarcia dla pasażerów. Sytuacja ta była spowodowana... zautomatyzowaniem sieci podziemnej (i częściowo nadziemnej) kolejki, której pracownicy byli zmuszeni ręcznie regulować wszystkie ustawienia kursowania składów. Prawdopodobnie uległy wyzerowaniu (resetowi). Była to już druga przerwa w kursowaniu metra w ostatnim czasie. Poprzednia miała miejsce po jazdach testowych na nowo wybudowanym odcinku Frederiksberg – Vanlose 15.09., gdy „znudzone” drzwi pociągu postanowiły sobie zwyczajnie odpaść. Wszystkie wagony musiały wtedy zostać wyłączone z ruchu i poddane byłby specjalnej kontroli.

Jan Roslaniec

Londyn

Linie

M Od 28.09. Metro Londyńskie wprowadziło zmieniony rozkład dla linii **Metropolitan**. Należy dodać, że linia kursuje na zasadzie pociągów podmiejskich, bowiem wyjeżdża poza granice miasta. Ma aż cztery krańce. Jako jedyna posiada rozkład minutowy – wzorem metra nowojorskiego kursując na niej pociągi przyspieszone. Możliwe jest to dzięki

układowi czterech torów. Wprowadzono następujące zmiany:

- wszystkie pociągi z Amersham/Chesham będą pociągami przyspieszonymi;
- wszystkie pociągi z Watford będą półprzyspieszonymi (zwiększona ilość stacji względem pociągów przyspieszonych);
- wszystkie pociągi z Uxbridge będą zatrzymywać się na każdej stacji;

Poza godzinami szczytu wprowadzono wspólny zsynchronizowany rozkład dla pociągów linii **Metro** i składów spółki kolejowej Chiltern Railways. Dzięki temu pasażerowie stacji Amersham będą czekać na pociąg do centrum nie dłużej niż 10 minut.

Rozmaitości

M Budynek zamkniętej stacji Wood Lane zostanie odtworzony w oddziale muzeum transportu w zajezdni Acton. Stacja Wood Lane została otwarta w roku 1908 r. na linii **Central**. W latach 1915–1917 przeprowadzono jej modernizację, budując nowe wejście przez Stanley Heaps'a. Stację Wood Lane zamknięto w 1947 roku, po utworzeniu w pobliżu stacji White City. Mimo faktu zamknięcia, piękny budynek zachował się do dziś. Pierwsze prace modernizacyjne rozpoczęto w te wakacje. Niedługo budynek zostanie przeniesiony do nowej lokalizacji.

Witold Urbanowicz

Łódź

Magazyn 995

25.09. Około godziny 18 na skrzyżowaniu ulic Zgierskiej i Włókniarzy pierwszy wagon ze składu 3325+3326 linii zastępczej **Z8** zarył w bok czeskiej ciężarówki, która akurat skręcała na zielonej strzałce. Na skutek starcia dwóch wielotonowych „strongmanów” jedna osoba doznała obrażeń i została przewieziona do szpitala, a oba pojazdy klasyfikują się do poważniejszego remontu. W tramwaju rozbił się do przodu, po wypadku wykołcił się on także przednim wózkiem, ścinając sygnalizator świateł ulicznych. Tył wykołajonego wozu zatrzymał się na słupie trakcyjnym. Z pomocą przybył dźwig. Ciężarówka nabawiła się dość poważnych uszkodzeń prawego boku i nie nadawała się do dalszej jazdy. W trwającym około 1,5 godziny zatrzymaniu utknęło około 10 składów.

Rozmaitości

T Przy okazji wypadku składu 805Na 3325+3326 (patrz: „Magazyn 995”) wyszło na jaw, że z tyłu i z przodu wagonu nr 3325 widnieje numer prawidłowy, za to z boku numer 3225! Widać, na zajezdni trzeciej lakiernikom coś się pomylilo.

T Po nie tak dawnej likwidacji skrętów na skrzyżowaniu Kilińskiego/Piłsudskiego, w trzecim tygodniu września zlikwidowano skręty z ul. Piotrkowskiej w ul. Czerwoną, po której od mniej więcej czterech lat tramwaje liniowo nie jeździły (jednak przydawała się ona bardzo w czasie objazdów). Smutne, acz prawdziwe. Ponadto po remoncie torowiska na skrzyżowaniu ulic Zgierskiej i Dolnej (obecnie trwa) nie będzie już także trzeciego toru do skrętu w ul. Dolną.

Hubert Barański, Michał Chylak,
Krzysztof Lipnik

Olkusz

Linie

A 01.09. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Olkuszach uruchomiło linię autobusową komunikacji miejskiej nr **33**, kursującą na trasie Ol-

kusz Dworzec PKS – Dąbrowa Górnicza Centrum. W porównaniu z trasą istniejącej do 01.08. linii **633** na ww. odcinku występuje jedna dosyć istotna różnica, skracająca czas przejazdu linią **33** – pomiędzy Stawkowem a Redenem autobus jedzie cały czas ul. Katowicką (Droga nr 94), omijając Strzemieszyce.

Andrzej Soczówka

Płock

Tabor

A Najprawdopodobniej jeszcze w tym roku komunikacja miejska zakupi 6 nowych autobusów i na pewno będą wśród nich pojazdy klasy midi. Jednocześnie w dniach 04–10.09. na liniach: **16, 23, 24** oraz **34** testowano zielonego Solarisa Urbino 10 – egzemplarz fabryczny. W dniach 27–28.09. sprawdzono możliwości mini-busa Kapena Thesi City. Autobus miał nieczynną przednią tablicę, w wyniku czego za szybą umieszczano zastępczą kartkę z numerem, zupełnie niewidoczną po zmroku. Busik nie posiadał także tablicy bocznej, co było przyczyną obaw pasażerów przed wsiadaniem. Pojazd nie posiadał kasowników, więc wszyscy którzy mieli okazję nim jechać, musieli przypomnieć sobie zasady, gdy jeździł konduktor kasujący bilety – siedział na pierwszym siedzeniu po prawej stronie, przybijając na bilecie datę pieczętką! Testy tak małego autobusu wzbudzały niemałe zdziwienie wśród podróżnych i przechodniów. Do busika, którego można było spotkać m.in. na linii **8, 12, 28**, kierowca wpuszczał tylko przednimi drzwiami.

Marcin Gierzyński

Poznań

Tabor

T Nocą z 2 na 03.10. do Poznania na dobrze znanej poznańskim miłośnikom lawecie przyjechał amsterdamski wagon 3G-622. Tradycyjnie pozbędzie się kabiny konduktora i bramek przy drzwiach wejściowych. Mamy nadzieję, że – w przeciwieństwie do poprzedników typu 1G i 2G – nie pozbędzie się w trakcie eksploatacji pożytecznego ogrzewania sufitowego.

T Szara plaga. Wbrew pozorom nie chodzi o myszy... Nowe kasowniki firmy Elgeba „zasiedlają” od pewnego czasu kolejne helmuty. Na niektórych pojawiły się znów napisy „W tym pojeździe dopuszcza się kontrolę biletową przy włączonych kasownikach”, które rzekomo utraciły moc prawną. Należy oczekiwać niepotrzebnych sporów pasażerów z siłami kontroli biletowej.

T Kanciak numer jeden na świecie zakończy niedługo etap naprawy głównej w Fabryce Pojazdów Szynowych. Po spodziewanym rychłym przybyciu wagonu do ZNT na Gajową podamy dalsze szczegóły.

Linie

A Remont ul. Wojciechowskiego wkroczył w kolejną fazę – autobusy linii **85, 90, 93** i **N35** jeżdżą przez rondo Obornickie, obok kursującej tam objazdem związanym z remontem wiaduktu w ul. Juraszów linii **68** oraz jeżdżącej tam normalnie linii **78**.

AT Jak najszybciej poruszać się po zakorkowanej aglomeracji poznańskiej? Oczywiście, że środkami komunikacji miejskiej! Chyba, że chce się podróżować naprawdę szybko, a na dodatek jest się w dobrej kondycji fizycznej. Wtedy można wybrać bieg na własnych nogach. Co prawda z nieco innych powodów do biegu znanego szerzej jako 4. Poznań Maraton stanęło 2000 zawodników, a sam

maraton wywołał niemałe zamieszanie w komunikacji miejskiej. I tak: do chwilowych wstrzymań kursowania tramwajów dochodziło w miejscach krzyżowania się tras tychże z trasą biegu. Jeżeli chodzi o autobusy – zmiany tras dotknęły 15 linii. Linie **63, 67** i **83** skrócone zostały do Dworca Garbary, a **70, 73** i **85** do ronda Śródka dojeżdżały od strony ulic Św. Michała i Warszawskiej. Na objazdach pojawiły się również linie **52, 53, 74, 84, 90** oraz **A**, a kursowanie linii **55, 57** i **66** zostało zawieszono. Urucho-miono trzy linie dodatkowe:

D1: Os. Przemysława – Folwarczna – Stalowa – Kobylepole – Borówki – Żywiecna – Swarzędz (Szumana – Kirkora) – Warszawska – Mogileńska;

D2: Rataje Dworzec – Jana Pawła II – Majakowskiego – Chartowo – Krzywoustego – Rataje Dworzec;

D3: Mogileńska – Warszawska – Smółdzinowska – Starachowicka – Zieliniec.

Przewoźnicy ZKP Suchy Las, Transkomu Czerwonak i swarzędzkiego WirazBusu skierowali swoje autobusy odpowiednio na Dworzec Garbary i rondo Śródka przez Warszawską. Bilety trasowane zachowały ważność na trasach objazdowych, a po przywróceniu normalnej organizacji ruchu wszystko wróciło do normy.

T Na budowanym nowym moście św. Rocha pojawiły się (póki co – luzem) szyny tramwajowe, przygotowywany jest też pas pod torowisko. Według optymistycznych prognoz budowa RaSTa rozpocznie się już za niecały rok!

Magazyn 995

23.09. Jadąca ul. Strzelecką na Górczyn **5/12** (zestaw 234+233) potrafiła rowerzystę przejeżdżającego przez tory tramwajowe na przejściu dla pieszych przed ul. Zieloną. Mężczyzna został zabrany przez pogotowie ratunkowe do szpitala. W godzinach 15:42–16:09 pozostałe tramwaje kierowano objazdami.

24.09. O godzinie 6:04 jadąca na Starołękę **13/12** (skład 304+305) zderzyła się z Fiatem 126p, który skręcał w prawo z ul. Romana Maya w Starołękę. Tramwaj oberwał w stopniu praktycznie niezauważalnym, natomiast we fiaciku pogięła się cała prawa strona, a nadto wgniół dach, zbiły się szyby czołowa i prawa oraz uszkodziło zawieszenie przedniego lewego koła. Po 14 minutach tramwaj zjechał do zajezdni.

24.09. W trakcie technicznego przejazdu historycznego składu N+ND 602+456 z zajezdni Gajowa do zajezdni Głogowska o godzinie 12:33 doszło do kolizji. Zawracająca na skrzyżowaniu ulic Głogowska/Stablewskiego taksówka marki Peugeot wpa-kowała się wprost pod prowadzonego przez Zwierzaka motyla. Wszystkich miłośników uspokajamy: tramwaj nie doznał nawet najmniejszej rysy na lakierze, natomiast taksówka miała uszkodzony lewy tylny błotnik i lewe tylne koło. Wstrzymania ruchu nie było, a oba pojazdy celem załatwienia formalności pojechały do zajezdni Głogowska.

24.09. Wieczorem na pętli tramwajowej Sobieskiego motorniczy **16/1** zatrzymał nieletniego pasażera gryzmołającego po płycie ochronnej za trzecimi drzwiami w drugim wagonie **14/5** (skład 238+237). Na miejsce wezwał policję. W obecności stróżów prawa 16-latek musiał usunąć wszystkie swoje bagaży. W związku z tym tramwaj nie wykonał jednego kursu (częściowo został pokryty przez rezerwę). Motorowemu serdecznie gratulujemy obywatelskiej postawy!

29.09. O godzinie 17:59 15/2 (zestaw 132+133 kierujący się na os. Jana III Sobieskiego) na estakadzie PST, a dokładniej na wysokości ul. Grudzień, potarła pieszka. Dziewiętnastolatka, która wtargnęła przed tramwaj, dostała się pod pierwszy wagon przed pierwszym wózkiem. Wyciągnięto ją po podniesieniu tramwaju na podnośnikach hydraulicznych. Pogotowie ratunkowe natychmiast przewiozło ją do szpitala. Uruchomiono komunikację zastępczą – 5 zatramwajów. Bimby w stronę Sobieskiego nie kursowały przez 37 minut, a w drugą stronę przez 20.

30.09. O godzinie 22:20 Ford Fiesta skręcając z ul. Dominikańskiej w prawo w Garbary wpakował się wprost pod jadące tą ulicą dwa pojazdy – Solarisa U18-1381 (90/7) i Citroena C-3. Na skutek zderzenia w solarce pękł przedni zderzak i zadrapał się lakier, natomiast w citroenie urwało się przednie zawieszenie i uszkodził prawy przedni błotnik. Z konkretnie rozbitego forda wyciekł olej, który musiał zneutralizować straż pożarna.

02.10. Wjeżdżające rano na Wiadukt Górczyński polonez i mercedes zderzyły się uszkadzając przy okazji barierkę ochronną. Ta z kolei spadła na tory tramwajowe. W ciągu 20 minut usunął ją MPK-owski Star.

03.10. Kierująca Daewoo Matiz o 17:37 wyjeżdżając z ul. Goplańskiej, w trakcie skrętu w lewo w ul. Warszawską (w drogę osiedlową przy torach), uderzyła w zaparkowanego przy torowisku trabanta, a następnie – ścinając 4 plotki przy torach – wjechała na wydzielone torowisko tramwajowe. Dodajmy, że tą kierującą była... 14-latka. Wstrzymanie w kierunku ul. Mogileńskiej trwało 23 minuty. ZSR usunęła samochód z torów, a torowcy zabezpieczyli uszkodzone plotki. W „mydelnicze” pogięt się tylko przedni lewy błotnik, zaś w Daewoo uszkodził przód i prawy błotnik.

06.10. O godzinie 6:39 na Gajowej przetaczano holendra nr 871. W chwili wjazdu do zajezdni wykołił się trzeci wózek. Podczas prób wjechania tramwajem w tory nastąpiło przytarcie do prawego boku zaparkowanego przy torach „kaszla” 126p. Oba pojazdy zyskały nieco rys. Na miejsce wezwano więc Kruppa, który uratował wykolejeńca. Ze względu na konieczność wyłączenia napięcia w sieci, w godzinach 7:06–7:20 tramwaje linii 2 kursowały objazdem przez ul. Dąbrowskiego.

06.10. Pewien nietrzeźwy pasażer wieczorem zalał piwem siedzenie w tylnej części pszczołki nr 1254 (84/2), która właśnie dojeżdżała do ronda Rataje. Człowiek ten po chwili dalszą podróż kontynuował policyjnym radiowozem do Izby Wyrzecznień. Autobus zjechał do zajezdni, a w jego miejsce wjechała rezerwa.

Rozmaitości

Podczas tegorocznej edycji targów Polagra-Farm na terenie MTP pojawił się parowóz Borsig z Maltanki. Był on częścią wystawy przygotowanej przez Muzeum Rolnictwa w Szreniawie. Parowóz stał na torach jako eksponat wraz w wagonem towarowym wypełnionym brzoźowym drewnem przed pawilonem numer 10. Jak zwykle po terenie targów jeździły dwa Neoplany N4009 – o numerach 1253 i 1256. Miały zaprogramowane na wyświetlaczach m.in. logo MTP.

Tramwaje na wyremontowany odcinek ul. Roosevelta wróciły 15.09. Niestety, rozkład linii tam kursujących, zamieszczony w telegazecie poznańskiej telewizji, nie powrócił do stanu pierwotnego do momentu zamknięcia tego numeru „Przystanku”.

Jeszcze trzy tygodnie po powrocie na zwykłą trasę, ze strony 809 można było dowiedzieć się, że np. **dziwiątką** dojedziemy na os. Sobieskiego...

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1272	barwy MPK	Magnefar B6	tył
tramwaje			
220+219	barwy MPK	barwy MPK	odnowione
234+233	Nokia	biały podkład	-
290+291	Auchan	barwy MPK	-

Adam Białas, Piotr Buczkowski, Tomasz Gieżyński, Bartosz Kaj, Adam Konieczka, Łukasz Nowicki

Rzym

Magazyn 995

28.09. Około godziny 3:30 nad ranem doszło do poważnej awarii energetycznej we Włoszech. Najbardziej ucierpiał Rzym, bowiem w godzinach wieczornych odbywała się tzw. „biała noc”, podczas której otwarte były muzea i sklepy. Jak nietrudno się domyśleć, zatrzymaniu uległy składy metra w Rzymie i Mediolanie. Setki osób ewakuowano dopiero po paru godzinach. Zawieszony został również ruch autobusowy.

Witold Urbanowicz

Skierniewice

Rozmaitości

Dewastacja przystanków to nie tylko problem skierniewicki (o wymianie wiat pisaliśmy w poprzednim numerze „Przystanku”). Tak czy owak, wymiana szyb i tabliczek rozkładowych kosztuje MKZ rocznie nawet 10 tysięcy złotych. Na wielu przystankach widać potłuczone lub brakujące szyby, a MKZ nawet już ich nie wymienia. Na bardziej peryferyjnych przystankach wstawiane są blachy, a i te znajdujemy często powyginane. Dodatkowo MKZ maluje przystanki we własnym zakresie. Wiaty nabierają barw miejskich – żółtych i niebieskich, zaś wszystkie słupki przystankowe – niebieskich.

Witold Urbanowicz

Swarzędz

Tabor

A 06.10. na linii S1 objawił się nowy nabytek, Solaris Urbino 18, dostarczony 30.09. Otrzymał barwy zakładowe i numer 023” po IK160P. Jest to pierwszy autobus w Swarzędzu, w którym zamontowano przyciski do otwierania drzwi przez pasażera; do tej pory kierowca nie używa tej funkcji. Minusem pojazdu są bardzo czułe fotokomórki przy drzwiach wyjściowych. Na większości przystanków mija dłuższa chwila, nim kierowcy uda się zamknąć wszystkie drzwi. Ponadto skasowano jednego Jelcza PR110 o numerze 005.

Karol Cieśla, Bartosz Kaj

Szczecin

Tabor

A SPPK wysłało w ostatnią podróż Jelcza M11-669. Jest to już trzeci skasowany autobus w malowaniu żółto-zielonym (po 645 i 638).

A Kolejny autobus w SPPK zyskał mieszane malowanie. Środkowe drzwi biało-czerwonego Jelcza M11-620 są w kolorze zielonym! Pochodzą zaś od

jednego z kasowanych jelczątek.

T O plastikowe siedzenia wzbogacił się GT6-918.

Linie

A 29.09. na ul. Malczewskiego powróciły autobusy linii 68, 101 i 107. Na trasie dotychczasowego objazdu przez ulice Matejki i Piłsudskiego, przynajmniej tymczasowo, pozostały linie 59, A, F, 702 i 707. Niekierownicy kierowcy zdecydowali się jednak jechać starą trasą przez ul. Malczewskiego. Wykonawca przebudowy tej ulicy najwyraźniej zapomniał o istniejącym wcześniej przystanku Malczewskiego w kierunku alei Wyzwolenia, na którym zatrzymywały się linie 59 i 707.

A W nocy z 1 na 02.10. wszedł w życie nowy układ linii nocnych. W miejsce zlikwidowanych 17 linii o numerach 501–517 utworzono 13 nowych, ponumerowanych w zakresie 521–529 i 531–534. Nowy układ w znacznej mierze bazuje na dotychczas istniejącym.

A Krótko przed północą 01.10. dwa autobusy nowej linii 529 zainaugurowały komunikację miejską na otwartej rok temu ul. Taczaka. Szkoła tylko, że nie możemy się doczekać tam linii dziennej.

Magazyn 995

20.09. Około godziny 14 w autobusie linii 56 znalazł się pozostawiony na siedzeniu... pocisk moździerzowy! „Kukułcze jajo” podrzucił prawdopodobnie jeden z grzybiarzy. Pojazd natychmiast znalazł się pod czułą opieką komendy policji.

Rozmaitości

A 27.09. odbyły się obchody 75-lecia komunikacji autobusowej w Szczecinie oraz 25-lecia zajezdni autobusowej Dąbie. W godzinach 11–13 do zwiedzania udostępniona była zajezdnia, później natomiast przez miasto przejechała parada autobusów: Jelcz 043-601, Jelcz M11-569, Ikarus 280-1183, Volvo B10MA-2871, MAN NL223-2205, MAN NL313-3023 i MAN NG313-755. Trasa parady prowadziła przez osiedla Słoneczne i Bukowe, Zdroje, Basen Górnicy, Trasę Zamkową, aleję Wyzwolenia, ul. P. Skargi, aleję Wojska Polskiego i Piastów, ul. Narutowicza do ul. Sambora.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1005	barwy zakł.	UPC	-
1006	barwy zakł.	UPC	-
tramwaje			
678	barwy zakł.	Classen	-
718+717	Nokia	Nokia	-

Jacek Kalicki, Magdalena Murawska, Olaf Skrzymowski, Piotr Witwicki

Toruń

Tabor

A Sprostowanie informacji z numeru 40. „Przystanku”. Oczywiście, piętrowe MAN-y firmy Migro to modele SD200 i SD202, a nie NL. Informacja ta wymaga także uzupełnienia: obecnie na trasy wyjeżdża już tylko jeden MAN SD200 w kolorze pomarańczowym. Otrzymał on jednak tablice rejestracyjne z powiatu grodzkiego Opole. Natomiast żółtego MAN-a SD200 widziano w połowie września w okolicach Opola, jednak wciąż na toruńskich tablicach. Ślad zaginął po białym SD200 i beżowym SD202 już dawno nie widzianych na ulicach Torunia. Należy raczej wątpić, że kiedyś powrócą.

A MKZ ogłosiło wyniki przetargu na dostawę autobusów. Zgodnie z przewidywaniami, w tym roku

tabor toruńskiego przewoźnika powiększy się o jednego Jelcza M081MB i 4 Jelcze 120MB.

Linie

A Od 01.09. na liniach autobusowych **15, 19, 22, 25, 26, 27, 30, 31, 35, 37, 38, 40** i **L** przywrócono rozkład jazdy w dni nauki szkolnej. Jednocześnie zlikwidowano linię nocną **03** (powód: zbyt niska frekwencja). Obecnie w nocy po Toruniu śmigają 2 autobusy: po jednym na liniach **01** i **02** (w piątek i sobotę na **02** są 2 wozy), a MKZ każą sobie płacić za kurs trzykrotną opłatę w porównaniu ze stawką dzienną. Tak więc przy zakupie biletu u kierowcy (bardzo częste w „nocnych”) koszt przejazdu np. z pl. Teatralnego na Rubinkowo I wynosi bez ulg 6,60 zł od osoby. Dla porównania przejazd taksówką na tej trasie kosztuje 11 zł. Należy również dodać, że autobusy nocne kursują z częstotliwością co 75 minut. I to wszystko w 200-tysięcznym mieście! MKZ oddaje bez walki kawałek „komunikacyjnego tortu” korporacjom taksówkowym.

Rozmaitości

A Nowy przystanek autobusowy dla linii **0, 17, 26, 40**. Ustawiono go na ul. Żwirki i Wigury, około 100m za skrzyżowaniem z ul. Grudziądzką. Nie posiada on zatok i autobusy zatrzymują się na jezdni. Po około miesiącu funkcjonowania przystanek w kierunku Bielán przeniesiono o 30m w stronę ul. Grudziądzkiej na prośbę mieszkańców bloku nr 81, którym autobusy zatrzymywały się tuż pod oknami. Na razie pasażerowie mogą liczyć tylko na zwykłe ławki, gdyż na przystankach nie postawiono wiat.

Jarosław Polaszewski

Tychy

Linie

A W celu poprawienia dostępności komunikacji zbiorowej władze miasta Łaziska Górne podjęły decyzję o uruchomieniu od dnia 15.09. nowej linii mikrobusowej w relacji Łaziska Górne Kopanina – Łaziska Górne os. Leśne. Trasa nowej linii o oznaczeniu **N** przebiega ulicami: Wyzwolenia, Lasoki, Sikorskiego, Zwycięstwa, Kopalnianą, Mikołowską, Wodociagową, Szkolną, Górnica, Dworcową (z wjazdem kieszeniowym na rondo w Łaziskach), Obwodnicą, Leśną, Brzozową i Jesionową. Linia będzie funkcjonowała próbnie do 31.12. i jeśli się okaże, że spełnia oczekiwania pasażerów, zostanie wprowadzona na stałe do rozkładu jazdy.

A Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach od dnia 01.10. wprowadził zmiany rozkładu jazdy obejmujące wiele linii autobusowych i trolejbusowych. Najważniejsze z nich to:

1. w związku z zakończeniem modernizacji węzła przy ul. Sikorskiego w rejonie osiedla Z została zmieniona trasa przejazdu linii autobusowej **137**. Od przystanku Paprocany Pętla do przystanku Paprocany Osiedle Z1 (w kierunku Paprocany) autobusy tej linii jadą obecnie ulicami: Targiela, Beskidzką i Sikorskiego;
2. celem ułatwienia dojazdu do pracy w rejon ul. Serdecznej zostały zsynchronizowane kursy autobusów linii **36** i **128**;
3. aby umożliwić powrót dzieci ze szkoły w Mikołowie do dzielnicy Śmitowice został zmieniony rozkład jazdy linii **J**;
4. autobusy linii **51** i **161** zatrzymują się teraz na przystanku Tychy Hurtownie. Przystanek Tychy Fabryka Serów (w kierunku ul. Beskidzkiej) został zlikwidowany;
5. w rejonie osiedla Z1 dla linii **4** i **75** uruchomiono nowy przystanek Tychy Paprocany Wiadukt;

6. wobec braku miejsca postojowego w centrum dzielnicy Mysłowice Wesoła, przystankiem początkowym i końcowym dla linii **63** jest teraz przystanek Wesoła Kopalnia II;

7. ograniczono ilość kursów na liniach: **E, 31, 262** i **686** (przeciętnie po 2–3 kursy w międzyszczytce w dni robocze).

A Od dnia 01.10. linię autobusową nr **45** obsługuje Meteor s.j. Jaworzno, a linię **536** – PKSIS Oświęcim.

A Mniej więcej od około 01.10. na odcinku Łaziska Górne Kopanina – Zawięski Skrzyżowanie zmieniła się trochę trasa linii **29** i **294** (oraz 1 kursu linii **655** relacji Kopanina – Ormontowice). Po remoncie drogi krajowej nr 81 została bowiem zlikwidowana możliwość skrętu w lewo z ulicy Cieszyńskiej w DK-81 na południowym wyjeździe z Kopaniny (już na terenie Zawięski). Autobusy ww. linii, jadąc teraz z Kopaniny do Zawięski, po obsłudze przystanku Huta II (ul. Wyzwolenia) skręcają w prawo (zamiast w lewo) w ul. Cieszyńską, mijają bez obsługi przystanek Huta I i na skrzyżowaniu Cieszyńskiej z DK-81 skręcają w lewo na DK-81. Tą drogą docierają do Zawięski. Trasa przejazdu w drugą stronę nie uległa zmianie. Czas przejazdu wydłuża się przeciętnie o 2 minuty (czasami więcej, gdy są zamknięte przejazdy kolejowe na Cieszyńskiej), aczkolwiek na razie nie jest to ujęte w rozkładzie jazdy.

Marcin Chrost

Warszawa

Tabor

A Ciekawej obserwacji w godzinach wczesnopornych (to jest około 5:20) dokonał jeden z naszych korespondentów jadąc do pracy 23.09. aleją Zieleniecką. Podróżował ostrobramską solówką 260.04. nr 1224, obsługującą linię **416** (brygada 4). Ulica była zalana dość poważnie po nocnych opadach deszczu. Nagle spod prawego przedniego nadkola na pasażera siedzącego na najbliższym fotelu chlusnęła woda, zalewając zarówno siedzenie, jak i całe spodnie rzeczonożego pana! Po chwili chlapnęło jeszcze parę razy i woda rozlała się po całej podłodze autobusu.

A 23.09. na **04/406** zagościł Ikarus 260.73A nr 6338 rodem ze Stalowej. Nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego, gdyby nie fakt, że zarówno z tyłu, jak i z przodu posiada on wyświetlacze firmy R&G zamontowane testowo. A pojawiły się one jeszcze przed Dniami Transportu Publicznego, na których miały premierę.

A Tym razem zajezdnia T-13 Stalowa wysłała na tamten świat dwie dość już mocno zdezelowane solówki. Żegnamy autobusy o numerach 1114 oraz 1673.

A Stało się! Od dnia 04.10. rozpoczęto przenumerowywanie eks-inflanckich autobusów. Na początek spotkało to pojazdy z zakładu T-6 Redutowa, które są już przenumerowane (pełen wykaz przenumerowań publikujemy w tabelce poniżej). Prawdopodobnie od teraz co weekend przenumerowane będą pojazdy z kolejnych zajezdni. Stosowne zestawienia opublikujemy w kolejnych numerach „Przystanku”.

obecny nr taborowy	nowy nr taborowy	typ autobusu
6	1402	Ikarus 260.04
7	1403	Ikarus 260.04
45	1405	Ikarus 260.04
56	1406	Ikarus 260.04

124	1408	Ikarus 260.04
2761	2360	Ikarus 280.26
2794	2361	Ikarus 280.26
2822	2362	Ikarus 280.26
2823	2364	Ikarus 280.26
3501	3616	MAN NG313
3513	3617	MAN NG313
5453	5460	Ikarus 280.37B
5454	5461	Ikarus 280.37B
5550	5660	Ikarus 280.70E
5551	5661	Ikarus 280.70E
5552	5662	Ikarus 280.70E
5553	5663	Ikarus 280.70E
5554	5664	Ikarus 280.70E
5555	5665	Ikarus 280.70E
5556	5666	Ikarus 280.70E
7751	7764	Jelcz M181M
7752	7765	Jelcz M181M
7852	7869	Jelcz M181M
7853	7963	Jelcz M181M
7854	7964	Jelcz M181M
7855	7965	Jelcz M181M

T Dnia 30.09. na drugą brygadę linii **23** w zmianie B zawitał zoliborski skład 13N 730+729. Za to dzień później, już w zmianie A na brygadzie **4**, pojawiły się wagony 480+695.

T Jeśli już mowa o „zakazanych” dla trzynastek liniach, to z niekłamana radością informujemy, że z dniem 01.10. Tramwaje Warszawskie zniosły oficjalnie zakaz puszczenia wagonów typu 13N na linię **10**. Chodziło o to, że hałasowały one jakiegoś panu na ul. Skierniewickiej. Jednak w tym miejscu należy się kilka słów wyjaśnienia. Po pierwsze, wedle prawa nigdy takiego zakazu nie było! Była tylko prośba o niepuszczanie – w ramach możliwości zakładu R-3 Mokotów – wagonów 13N na tę linię. Po drugie, ulicę Skierniewicką już dawno wyremontowano i hałas został znacznie zmniejszony. Po trzecie, nikomu jakoś nie przeszkadzało, że po ulicy Skierniewickiej jeździły – rzadko bo rzadko – wagony 13N na liniach **8** czy **41** oraz duże ilości tego typu taboru dojeżdżające do warsztatów T-3 (wjazd do nich znajduje się właśnie na ul. Skierniewickiej). Pseudo-zakaz nie uchronił także linii **10** od parówek. W ostatnim czasie pojawiały się one tam dwukrotnie. Po raz pierwszy od kilku lat zagościł tam w dniu 26.06.2002 r. skład 13N 541+401. Za to w dniu 15.01.2003 r. popołudniowy **012** dodatek obsługiwał skład 13N 483+386. W każdym bądź razie gratulujemy TW podjęcia rozsądnej decyzji, choć ponoć nieformalny zakaz zniesiono już i tak dawno temu...

T W zajezdni R-1 Wola oczekuje na remont skład 105N2k 2018+2019, który w dniu 23.09. spektakularnie rozwałił samochód w bliżej nieokreślonym miejscu. Wagon nr 2018 ma dość poważnie rozbitą przód i prawy bok.

T Wolski skład 105N2k 2048+2049 dostał dnia 16.09. nowe gniazda Aviatech.

T Kilka ciekawostek pantografowych z R-2. Wagon 116Na/1-3017 dostał we wrześniu pantograf OTK-2 zamiast Stemmana Fb-700, którego połamiał w dniu 24.09. Pantograf ten pochodzi z wagonu 105Nz-2029. Ponadto zwykłe pantografy OTK-1 „na linie”, zamiast połówkowych OTK-2, dostały w ostatnim czasie wagony: wolski 105Na-1047 (jego odbierak zużył się), praski 105Na-1309 (uszkodzony dnia 23.09.) oraz także praski 105Nf-1412 (przełożony do wspomnianego już 105Nz-2029).

Linie

A Roboty torowe spowodowały, że od 19.09. do godziny 22:30 do 22.09. do godziny 6:00 zamknięty był dla ruchu kołowego fragment ul. Targowej (na odcinku od ul. 11 Listopada do ul. Ratuszowej). W tej sytuacji autobusy linii **101, 103, 178, 192, 302, 607, 609 i 613** zostały skierowane od skrzyżowania Targowa/11 Listopada ulicami: 11 Listopada – Inżynierską – Dąbrowszczaków i dalej własnymi trasami. Trasy ww. linii w kierunku przeciwnym pozostały bez zmian.

A Z tego samego powodu – a więc robót torowych – także w okresie od 19.09. do godziny 22:30 do 22.09. do godziny 6:00 nieprzejezdna była ul. Bonifratska (od ul. Międzyparkowej do ul. Słomińskiego). W związku z tym autobusy ośmiu linii kursowały zmienionymi trasami. I tak:

- linie: **116, 122, 195 i 303** – w kierunku centrum – od skrzyżowania Słomińskiego/Bonifratska ulicami: Słomińskiego – Międzyparkową – Bonifratską i dalej stałymi trasami;
- linie: **127, 518 i 607** – w stronę Pragi – od skrzyżowania Bonifratska/Międzyparkowa ulicami: Międzyparkową – Słomińskiego i dalej bez zmian;
- linia **175** od skrzyżowania Bonifratska/Międzyparkowa ulicami: Międzyparkową – Słomińskiego – Szymanowską – Zakroczymską – Konwiktorską do pętli Konwiktorska (przystanek Konwiktorska 02 – razem z linią **503**), skąd powrót Konwiktorską – Bonifratską i dalej własną trasą w kierunku lotniska Okęcie.

A Także prowadzone prace torowe były powodem ograniczenia ruchu samochodowego w rejonie skrzyżowania 11 Listopada/Inżynierska/Stalowa w dniach od 26.09. do godziny 23:00 do 29.09. do godziny 6:00. W tym czasie kilkanaście linii autobusowych jeździło poniższymi trasami zastępczymi:

- linie: **101, 103, 178, 192, 302, 607, 609 i 613** – w stronę Dworca Wileńskiego – od skrzyżowania Dąbrowszczaków/Ratuszowa ulicami: Ratuszową – Jagiellońską – św. Cyryla i Metodego – Targową i dalej stałymi trasami;
- linie **169 i 362** – w stronę Dworca Wileńskiego – od skrzyżowania Ratuszowa/Dąbrowszczaków ulicami: Ratuszową – Jagiellońską – św. Cyryla i Metodego – Targową i dalej własnymi trasami;
- linie **169 i 362** – odpowiednio w kierunku Bródna i Targówka – od skrzyżowania Targowa/Wileńska ulicami: Wileńską – Inżynierską – 11 Listopada i dalej bez zmian;
- linia **602** – w stronę pętli Bródno-Podgrodzie – od skrzyżowania Targowa/Wileńska ulicami: Wileńską – Inżynierską – Stalową i dalej stałą trasą, zaś w kierunku Dw. Centralnego – od skrzyżowania Stalowa/Konopacka ulicami: Konopacką – Wileńską – Targową i dalej bez zmian.

A Z uwagi na modernizację ul. Sowińskiego w Legionowie, od dnia 27.09. do odwołania (planowany czas trwania prac to około 2 miesiące) autobusy linii **723** kursują w obu kierunkach od skrzyżowania Sowińskiego/Piłsudskiego ulicami: Piłsudskiego – Sobieskiego – Krasińskiego – Sowińskiego do pętli Mickiewicza.

A Ze względu na modernizację przejazdu kolejowego w ciągu ulic Parkowa – Kardynała Wyszyńskiego w Legionowie od 29.09. do odwołania (przewidywany termin trwania prac – około 3 tygodnie) trasa linii **801** została skrócona od strony Warszawy do zawrotki przy ul. Gdańskiej w rejonie ronda marszałka Piłsudskiego (jako końcowe obowiązują przystanki w zespole PKP Legionowo-Przystanek). Na nieobsługiwany odcinek trasy

801 (to jest Aleje Róż/Kolejowa – aleja Legionów – Cynkowa – Suwałna – os. Młodych) autobusy MZA zastąpił autobus prywatnej firmy Z-BUS, oznaczony »801 – LINIA ZASTĘPCZA«, kursujący także jedynie w dni powszednie w godzinach szczytu.

A Z początkiem października zostały przywrócone przedwakacyjne rozkłady jazdy kolejnym liniom autobusowym (to jest **125, 141, 151, 167, 172, 184, 408, 436, 512, 518, 525, E-1, E-3 i E-5**). Zmiany te zaowocowały zwiększeniem ich częstotliwości kursowania w dni powszednie, głównie w godzinach szczytu komunikacyjnego.

A Zwiększenie od października w dni powszednie liczby brygad autobusowych w ruchu było powodem pojawienia się na wybranych liniach, będących dotąd „we władaniu” taboru wielkopojemnego (m.in.: **105, 122, 172, 174, 503, czy 507**), planowych, pojedynczych brygad obsługiwanych taboru typu standard.

A Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, z dniem 01.10. agencji przewoźnicy, ITS A. Michałczewski z Radomia i Mobilis z Mościsk, osiągnęli zaplanowaną w specyfikacji przetargowej pełną zdolność przewozową (po 50 brygad w dni powszednie w godzinach szczytu porannego i popołudniowego). Szerzej funkcjonowanie nowych przewoźników, wraz z ostatnio wprowadzonymi zmianami, omówimy w jednym z kolejnych numerów „Przystanku”.

A Z powodu obchodów Światowego Dnia Serca przez cały dzień 28.09. nieprzejezdna była ul. Nowy Świat (między ulicami Chmielną a Świętokrzyską), a linie **100, 111, 116, 122, 175, 180, 195, 503 i 518** jeździły zmienionymi trasami:

- linia **100** – tylko w kierunku pl. Zamkowego – od ronda de Gaulle’a: Alejami Jeruzolimskimi – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – Świętokrzyską – Nowym Światem – Krakowskim Przedmieściem dalej bez zmian;
- linia **111** – w obu kierunkach – od ronda de Gaulle’a: Alejami Jeruzolimskimi – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – Świętokrzyską – Nowym Światem – Krakowskim Przedmieściem i dalej własną trasą;
- linie: **116, 122, 180, 195, 503 i 518** – w obu kierunkach – od ronda de Gaulle’a: Alejami Jeruzolimskimi – (powrót: Alejami Jeruzolimskimi – Bracką – pl. Trzech Krzyży) – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – Świętokrzyską – Nowym Światem – Krakowskim Przedmieściem i dalej stałymi trasami;
- linia **175** – w obu kierunkach – od ronda Dmowskiego ulicami: Marszałkowską – Świętokrzyską – Nowym Światem – Krakowskim Przedmieściem i dalej bez zmian.

A Na prośbę mieszkańców i gminy Wiązowna od 01.10. uruchomiono na trasie Warszawa: Wiatraczna – Grochowska – (powrót: Grochowska – rondo Wiatraczna – Grochowska – Wiatraczna) – Płowiecka – Bronisława Czecha – Trakt Brzeski – Szosa Lubelska – Majdan: Lubelska – Góraszka: Lubelska – Wiązowna: Lubelska – kraniec Wiązowna – (powrót: Lubelska – Ogrodowa – Lubelska) linię podmiejską **720**. Nową linię obsługują odpowiednio: po jednej brygadzie całodzienną i szczytowej w dzień powszedni oraz jedna całodzienna w dzień świąteczny z zajezdni MZA Ostrobramska. Przekłada się to na częstotliwość następująco: w dzień powszedni – co 38–75 minut w godzinach szczytu; co 100–130 minut poza szczytem oraz co 95–120 minut w soboty, niedziele i święta.

A Z dniem 01.10. została zmieniona trasa linii

przyspieszonej **513**. Jej aktualny przebieg (podkreśleniem zaznaczono nowe fragmenty trasy) wygląda następująco: Dw. Wschodni (Lubelska) – Lubelska – Zamoyskiego – Sokola – most Świętokrzyski – Zajęcza – Dobra – (powrót: Dobra – Tamka – most Świętokrzyski) – Solec – Ludna – Książęca – pl. Trzech Krzyży – Aleje Ujazdowskie – pl. Na Rozdrożu – Aleje Ujazdowskie – Belwederska – Sobieskiego – aleja Sikorskiego – Dolina Służewiecka – Nowoursynowska – Ciszewskiego – Rosoła – Indiry Gandhi – Cynamonowa – Płaskowickiej – Rosoła – Belgradzka – Stryjeńskich – Przy Bażantarni – Rosoła – Wąwozowa – aleja KEN – Wilczy Dół – parking przy STP – Kabaty-STP.

T Z powodu wymiany torowiska przez dwa kolejne weekendy września od 19.09. (w kierunku ul. Targowej od godziny 23:05, zaś w stronę Bródna od godziny 23:10) do 22.09. (w zależności od kierunku odpowiednio do godziny 4:40 i 5:15) oraz od 26.09 (odpowiednio do godziny 23:05 i 23:10) do 29.09 (do godziny 4:40 i 5:00) wstrzymano ruch tramwajowy na ul. 11 Listopada (na odcinku od ul. Inżynierskiej do ul. św. Wincentego) oraz w ciągu ulic Stalowa – Środkowa – Czyszowa (od ul. 11 Listopada do pętli Czyszowa). W tym czasie tramwaje linii **3, 23, 25 i 32** jeździły zmienionymi trasami. Podobnie jak to było wcześniej, także w tych dniach linia **32** miała w każdym kierunku odmienną trasę objazdową. Wynikało to z braku możliwości skrętu w lewo na rondzie Starzyńskiego – od strony Bródna w kierunku ul. Jagiellońskiej. Z tego samego powodu dwie pozostałe linie (**3 i 25**) w ogóle nie dojeżdżały na Bródno. Oto jak kursowały ww. linie:

- linie **3 i 25** – zamiast w kierunku Bródna – od skrzyżowania Targowa/11 Listopada w obu kierunkach ulicami: Targową – Ratuszową – Jagiellońską do pętli Żerań FSO;
- linia **23** od skrzyżowania aleja „Solidarności”/Targowa ulicami: Targową – Kijowską do pętli awaryjnej Dw. Wschodni;
- linia **32** – w stronę pętli Annapol – od skrzyżowania Targowa/11 Listopada ulicami: Targową – Ratuszową – Jagiellońską – rondem Starzyńskiego – Starzyńskiego – Odrowąza i dalej bez zmian, a w kierunku pl. Narutowicza od ul. Odrowąza ulicami: Starzyńskiego – rondem Starzyńskiego – Starzyńskiego – mostem Gdańskim – Słomińskiego – rondem Zgrupowania AK „Radosław” – Okopową – Towarową i dalej własną trasą.

Jednocześnie w dniach 20–21.09. i 27–28.09. zawieszona została linia **21** (Żerań FSO – Wiatraczna). Tramwaje ww. linii (z wyjątkiem **23**) kursowały według specjalnych rozkładów jazdy, co znalazło przełożenie w zmianie liczby obsługujących brygad, to jest do obsługi linii **3 i 25** skierowano odpowiednio sześć i dziewięć brygad (po jednej mniej niż zwykle). Jednak nic w przyrodzie nie ginie. Dwie wolne brygady z trójki i dwudziestkiątki oraz kolejne dwie z zawieszanej linii **21** zasiłowały linię **32**, która kursowała z dwukrotnie większą częstotliwością niż zazwyczaj (co 15 minut).

T Z uwagi na prowadzone prace torowe przy wymianie rozjazdu w rejonie skrzyżowania Międzyparkowa/Bonifratska od północy 20.09. do 22.09. do godziny 4:00 nie jeździły tramwaje po ul. Międzyparkowej. W tym czasie linie **2, 6 i 18** skierowane w obu kierunkach na trasy zastępcze:

- linię **2** od skrzyżowania Słomińskiego/Międzyparkowa ulicami: Słomińskiego – rondem Zgrupowania AK „Radosław” – aleją Jana Pawła II – rondem ONZ – aleją Jana Pawła II – Chałubińskiego

– aleją Niepodległości – Nowowiejską i dalej bez zmian;

- linię 6 od skrzyżowania Słomińskiego/Międzyparkowa ulicami: Słomińskiego – rondem Zgrupowania AK „Radosław” – aleją Jana Pawła II – pl. Grunwaldzkim – Popiełuszki – Słowackiego i dalej własną trasą;

- linię 18 od ronda Starzyńskiego ulicami: Jagiellońską – Ratuszową – Targową – aleją „Solidarności” – mostem Śląsko-Dąbrowskim – aleją „Solidarności” – pl. Bankowym – Marszałkowską i dalej stałą trasą.

Linie tramwajowe 6 i 18 jeździły według specjalnych rozkładów jazdy.

Magazyn 995

23.09. Na przystanku przed ambasadą kanadyjską przy ul. Pięknej około godziny 8 doszło do bliźkiego spotkania trzeciego stopnia dwóch solarisów. Mobilisowe Urbinetto nr A-344 wjechało w tyłek większemu bratu z Connexu, kursującemu na linii 159 (wóz A-025). Na szczęście uszkodzenia obu pojazdów nie okazały się poważne – w A-025 pogięła się blacha pod tylnym oknem oraz zbiły tylne światła, natomiast w U10 stłukła się przednia szyba.

23.09. Około godziny 13 doszło do awarii składu metra na stacji A-15 Ratusz. W wyniku tego zdarzenia zawieszono ruch pociągów na torze w kierunku Kabat, zaś pociągi jadące w kierunku Ratusza były zatrzymywane na stacjach. Przez system nagłaśniający na bieżąco informowano pasażerów o zaistniałych zmianach w kursowaniu pociągów.

26.09. Z samego rana ostrobramski Ikarus 280.70E nr 5545 (010/145) raczył zabawić się w parowóz na skrzyżowaniu Kondratowicza/Chodecka. Kiedy wóz jechał w stronę Wiatracznej, dokładnie o godzinie 5:04, rozszczelił się węł układ chłodzenia silnika, zaś na jezdnię wylała woda. Wszystko to zaowocowało kłębami pary, które obficie buchnęły spod pojazdu. Ikarus pozostał przed światłami na ww. skrzyżowaniu aż do przybycia pogotowia autobusowego.

26.09. Znowż zawiodło hamowanie w stoszesnastce. W godzinach popołudniowych mokotowski wagon 116Na/1-3030 (linii 15) nie zdołał wyhamować na odcinku około 100 metrów z prędkości mniej więcej 40 km/h i na ul. Grójeckiej (przy Wawelskiej) zatrzymał się na tyle wolskiego składu 105Na 1025+1013, obsługującego linię 20. Zdarzenie było „średnio poważne”. W u-boocie popękały przednie plastiki, zbiła się szyba oraz światła. Tył stopiątki zmienił swoją geometrię.

29.09. Około godziny 6:50 na pl. Wilsona doszło do jednego z najpoważniejszych w ostatnich latach zderzenia tramwaju z autobusem. Kierowca przegubowego MAN-a NG313 nr 3608 (wyjazd z zajezdni na M4/181) rondem z Redutowej, skręcając na warunkowym świetle (zielona strzałka), zderzył się ze zmiernym na Goławek z dość znaczną prędkością żoliborskim składem 105Na 1102+1103 (09/6). Siła zderzenia była ogromna. Pojazdy zderzyły się prawie czołowo, dokładnie narożnikami. Wagon nr 1102 wykołcił się obydwoma wózkami i zatrzymał na pobliskim trawniku. Za to autobus złożył się w chińskie „S” (kął mniejszy niż 90 stopni). Zaowocowało to zerwaniem się mocowań przegubu i rozerwaniem wartego ponad milion złotych autobusu na pół! Kabiny obu pojazdów zostały dosłownie zmiażdżone (zwłaszcza tramwajowa). O dziwo zarówno motorniczy tramwaju, jak i kierowca autobusu wyszli z wypadku bez większych obrażeń. Mieli bardzo dużo szczęścia. W tramwaju przód ułożył się do góry, a ściany boczne w okolicy przodu rozsunęły się na boki (zwłaszcza na prawo). Po-



Przełamany MAN NG313 nr 3608 po czołowym zderzeniu z tramwajem, pl. Wilsona, 29.09.2003 r. Zdjęcie dzięki uprzejmości Nadzoru Ruchu ZTM-u.



Zmasakrowany przód żoliborskiego wagonu 105Na-1102 po spotkaniu trzeciego stopnia z MAN-em nr 3608, wagon jeszcze wykołojony, pl. Wilsona, 29.09.2003 r. Zdjęcie dzięki uprzejmości Nadzoru Ruchu ZTM-u.

tu rozsunęły się na boki (zwłaszcza na prawo). Połamano także większość słupków okiennych, a pod nimi, po lewej stronie, pojawiły się charakterystyczne dla wagonów po poważnych zderzeniach garby. W MAN-ie, oprócz rozerwania się sekcji, kompletnemu zniszczeniu uległ przód oraz część prawego boku. Konieczna będzie jego rekonstrukcja, o ile w ogóle przedstawiciele producenta zakwalifikują autobus do naprawy po specjalistycznych badaniach. Dwie osoby podróżujące tramwajem zostały ranne, i to niesety ciężko. Starsza kobieta doznała złamania kręgosłupa, a około siedemdziesięcioletni mężczyzna ma złamaną kość udową. Szczęściem w nieszczęściu było to, że autobus dopiero wyjeżdżał z zajezdni (notabene do pętli zabrakło mu około 30 metrów) i nie było w nim pasażerów. Wówczas bowiem mogłoby dojść do prawdziwej masakry. Zatrzymanie ruchu trwało po-

nad dwie godziny (tramwaje ruszyły około godziny 8:40). W tym czasie policja zamknęła też na ponad godzinę ruch na ul. Mickiewicza w stronę Żoliborza. Zaowocowało to gigantycznymi korkami w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego. Straty po wypadku sięgają kilkuset tysięcy złotych. Po wypadku autobus z pomocą ciągnika balastowego marki Tatra zholowano w dwóch częściach do pobliskich warsztatów T-4, gdzie będzie oczekiwał decyzji. Tramwaj wstawiono natomiast tyłem na tor prowadzący w stronę Żoliborza (czyli „pod prąd”), po czym zepchnięto do macierzystej zajezdni. Jednak jego los także jest niepewny, ponieważ uszkodzenia są bardzo poważne, a koszt remontu bardzo duży. Także i on czeka na specjalistyczne ekspertyzy, które zdecydują o naprawie bądź kasacji. Przypomnijmy, że poprzednie tak poważne (jak nie gorsze) zderzenie tramwaju z autobusem miało

miejsce w dniu 03.10.2000 r. bardzo blisko pl. Wilsona, bo na skrzyżowaniu ulic Popiełuszki i Słowackiego. Wtedy to rozpędzony żoliborski skład 13N 376"+575 wymusił pierwszeństwo przejazdu i uderzył w Ikarusa 260.26 nr 2954 linii **116** tuż za drugimi drzwiami, powodując jego rozerwanie. Kilkanaście osób zostało wtedy rannych, tramwaj własnymi siłami wyremontował zakład Żoliborz, a autobus po wielkich bólach zreanimowano w warsztatach T-4.

30.09. W tym dniu 8 tysięcy taksówkarzy postanowiło zablokować swoimi autami miasto w proteście przeciwko nakazowi wprowadzenia kas fiskalnych. I udało im się to znakomicie. Już od samego rana ruch uliczny praktycznie zamarł, ponieważ taksówkarze, jeżdżąc z prędkością około 20 km/h, spowodowali totalny paraliż praktycznie wszystkich dzielnic. Można rzec, że rozkłady jazdy tego dnia nie obowiązywały, ponieważ mało która linia nie trafiła na objazdy. Ponadto autobusy i tramwaje poruszały się stadami. Nadzory Ruchu wszelkich masz (ZTM, TW, MZA i agentów) zmobilizowały wszystkich swoich pracowników, którzy obstawili dziesiątki punktów w mieście i, na tyle na ile mogli, kierowali ruchem. W korkach utknęły także tramwaje, blokowane przez taksówki. W sytuacjach ekstremalnych autobusy były kierowane na wypytowane torowiska tramwajowe (tak było m.in. na ul. Marszałkowskiej i w Alejach Jerozolimskich), którymi omijały ogromne korki. W godzinach popołudniowych (po zakończeniu zasadniczych protestów) wiele autobusów przejazdami technicznymi próbowało włączyć się w swoje rozkłady jazdy. Większości się to udało. Warto także dodać, że ruchem ulicznym w samym centrum miasta (skrzyżowanie Alej Jerozolimskich i ul. Marszałkowskiej) dyrygował sam prezes KMKM-u!

30.09. Około godziny 16:50 jeden z naszych korespondentów jechał sobie mokotowskim składem 105Na 1114+1115 linii **10** (brygada **14**). Nagle na skrzyżowaniu alei Niepodległości z ul. Batorego usłyszał wielki huk, po czym zobaczył odbijający się od tramwaju samochód. Okazało się, że pewnemu zawodowemu kierowcy na torowisko stoczyła się rządowa lancia należąca do Ministerstwa Gospodarki. Niestety, prędkość tramwaju była znaczna i auto straciło cały lewy narożnik i raczej więcej na ulicach się już nie pojawi. Nikomu na szczęście nic się nie stało. W tramwaju rozbiciu uległ lewy róg oraz pogięły się fartyuchy po tej stronie.

Rozmaitości

T W związku z przebudową torowiska oraz przystanków tramwajowych, od dnia 25.09. zaczęły funkcjonować tymczasowe przystanki dla linii **3, 23, 25, 32** oraz **46** na ulicach 11 Listopada i Stalowej. W tym pierwszym przypadku oba zostały umieszczone kilkanaście metrów w stronę Bródna, za skrzyżowaniem 11 Listopada/Inżynierska. W przypadku przystanku w stronę Bródna konieczne było ułożenie betonowych płyt na jednym z pasów jezdni ul. 11 Listopada. W drugą stronę przystanek zlokalizowano na chodniku. Za to na ul. Stalowej przystanek dla linii **23** w stronę Dw. Wileńskiego ułożono na... przystanku dla nocnej linii **602** (Inżynierska 05), stawiając przy okazji słupek tymczasowy. W stronę pętli Czynszowa tymczasowy przystanek zlokalizowano początkowo na wysokości kamienicy przy ul. Stalowej 7 (jakieś 100 metrów za skrzyżowaniem), jednak po kilku dniach cofnięto go do starej zatoki autobusowej, położonej bliżej rzeczonyego skrzyżowania. Jeszcze kilka obserwacji. Przystanek

na ul. 11 Listopada (w stronę ronda Żaba) jest krótki i jeśli wjadą nań jednocześnie dwa składy tramwajowe, to jeden blokuje ruch na skrzyżowaniu. Na szczęście zdarza się to dość rzadko. Za to ludzie czekający na tramwaj w stronę Dworca Wileńskiego nie widzą, czy pierwszy nadjedzie skład od strony Bródna, czy **23** ul. Stalową (widoczność zaślania zwarta zabudowa). Tak więc często odbywają się sprinterskie biegi z przystanku na przystanek. Trzeba także dodać, że część motorniczych zatrzymywała się przed skrzyżowaniem na zawieszonym przystanku na ul. 11 Listopada/ Powodowało to tylko niepotrzebną dezinformację pasażerów. Zdarzały się też przypadki niezatrzymania się tramwajów linii **23** na przystanku tymczasowym na ul. Stalowej.

T Dnia 29.06. grupa turystek z Niemiec wynajęła historyczny wagon N1-607, który przewiózł panie po trasie: Metro Wilanowska – Puławska – pl. Unii Lubelskiej – Marszałkowska – pl. Zbawiciela – Nowowiejska – pl. Politechniki – Nowowiejska – Krzywickiego – Filtrowa – pl. Narutowicza – Grójecka – pl. Zawiszy – Aleje Jerozolimskie – rondo Dmowskiego – Aleje Jerozolimskie – rondo de Gaulle'a – Aleje Jerozolimskie – wiadukt i most Poniatowskiego – aleja Poniatowskiego – rondo Waszyngtona – Waszyngtona – rondo Wiatraczna – Grochowska – Zamoyskiego – Targowa – aleja „Solidarności” – most Śląsko-Dąbrowski – aleja „Solidarności” – Kercelak – Okopowa – Towarowa – rondo Daszyńskiego – Towarowa – pl. Zawiszy – Grójecka – pl. Narutowicza. Dzień później firma Procter & Gamble wynajęła trzy zabytki (N3-674, K-403 oraz N1-607), które po trasie: Woronicza – Wołoska – Rakowiecka – aleja Niepodległości – Nowowiejska – pl. Politechniki – Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – rondo Dmowskiego – Marszałkowska – pl. Bankowy – Andersa – Stawki – al. Jana Pawła II – rondo Zgrupowania AK „Radosław” – Stomińskiego – most Gdański – Starzyńskiego – rondo Starzyńskiego – Jagiellońska – Ratuszowa – Targowa – aleja „Solidarności” – most Śląsko-Dąbrowski – aleja „Solidarności” – Kercelak – Wolska – Skierniewicka – Kasprzaka – Prosta – rondo Daszyńskiego – Towarowa – pl. Zawiszy przewiozły przedstawiciele tej firmy przybyłych z całego świata na sympozjum odbywające się w hotelu Jan III Sobieski. Za to w dniu 02.10. z dziecięcą wycieczką kursował po mieście skład 4N1+4ND1 838+1811. Trzeba zaznaczyć, że motorniczowie wytypowani do obsługi tych tramwajów należą do KMKM-u.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
1124+1125	Nokia	Nokia	nowa wersja
1146+1147	SKOK	barwy zakł.	-
1154+1155	Hoover	barwy zakł.	-
1210+1211	barwy zakł.	Always Ultra Super Plus	-
1216+1217	Nokia	Nokia	nowa wersja
1236+1235	SKOK	barwy zakł.	-
1248+1247	75 lat ZOO w Warszawie	barwy zakł.	-
1372+1371	Nokia	Nokia	nowa wersja

1384+1385	Nokia	Nokia	nowa wersja
1456+1455	Cartridge World	McDonald's	nowa wersja
1462+1461	Cartridge World	McDonald's	nowa wersja

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
autobusy			
6403	260.73A	29.09.	NC
6409	260.73A	29.09.	NC
tramwaje			
584	13N	30.09.	NG II
769	13N	30.09.	NG II
783	13N	03.10.	NG II
824	13N	03.10.	NG II
1142	105Na	26.09.	NG I
1143	105Na	26.09.	NG I
1158	105Na	03.10.	NG I
1159	105Na	03.10.	NG I

Robert Człapiński, Dariusz Dąbrowski, Robert Durlik, Przemysław Figura, Jarek Gacki, Julek Gędek, Tomasz Igielski, Tomasz Kaczmarek, Hubert Kleban, Krzysztof Lipnik, Mariusz Mazek, mkm101, Sławomir Moczulski, Marcin Radwański, Andrzej Rutkowski, Robert Sokolowski, Witold Urbanowicz, Oskar Wojciechowski, Adam Waluszko, ztm.news

Przystanek

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szybowych, ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań

ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań

E-MAIL REDAKCJI: przystanek_gazeta@op.pl

REDAKTOR NACZELNY:

Adam Konieczka, tel. 504-398-490

ZASTĘPCA REDAKTORA NACZELNEGO:

Jarosław Girstun

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

Adam Białas (grozny@interia.pl),
Ziemowit Cabanek (ziemowit0@poczta.onet.pl),
Marcin Chrost (chrociu@simplusnet.pl),
Marek Drewniak (vredny@poczta.onet.pl),
Janusz Karlikowski (januszkar@o2.pl),
Krzysztof Lipnik (lipton@kmmk.waw.pl),
Olaf Skrzyżmowski (bremen@o2.pl).

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Piotr Buczkowski, Robert Człapiński, Marcin Czech, Krzysztof Dostatni, Grzegorz Fedoryński, Wojciech Gąsior, Marcin Gierzyński, Tomasz Gieżyński, Tomasz Igielski, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kamiński, Rafał Lamch, Krzysztof Łączak, Wojciech Lemański, Maciej Łoś, Mariusz Mazek, Bartosz Mazur, mkm101, Magdalena Murawska, Michał Musiał, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Paweł Paruch, Marcin Pejski, Marcin Polom, Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschiok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Rafał Tamawski, Valeri Tikhonov, Piotr Tomasik, Krzysztof Utracki, Paweł Więcek, Michał Wolański, Maciej Zysko.

KOREKTA STYLISTYCZNA:

Ziemowit Cabanek

EDYCJA STRON WWW: Piotr Buczkowski

SKŁAD: Adam Konieczka

DRUK: Studio-Stempel, ul. Małachowskiego 39,

61-129 Poznań.

Redakcja nie zwraca tekstów nie zamówionych i zastrzega sobie prawo do ich redagowania, skracania oraz opatrywania własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń.